REDE FERROVIARIA FEDERAL S.A.
CENTRO DE DOCUMENTACAO
MINIST. PLANEJ. E COORDENACAO GERAL
SETOR DOCUMENTACAO
AV PRES ANTONIO CARLOS 375
CASTELO
20020-RIO DE JANEIRO -RJ 52400
BIBLIOTECA

RIO DE JANEIRO - RJ - 22.9.86
BRASIL
CORREIO
0,75

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

RELATÓRIO 1985

IMPRESSOS

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

PRESIDENTE: OSIRIS STENGHEL GUIMARÃES
VICE-PRESIDENTE: FERNANDO JORGE FAGUNDES NETTO
DIRETOR COMERCIAL: FERNANDO JORGE FAGUNDES NETTO
DIRETOR DE CONTROLE: PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE ENGENHARIA: AMÉRICO MAIA VASCONCELOS NETO
DIRETOR DE MATERIAL: DYRNO JURANDYR PIRES FERREIRA
DIRETOR DE OPERAÇÕES: MAURO ROLF FERNANDES KNUDSEN
DIRETOR DE PATRIMÔNIO: CARMEN FRIDMAN STROTSKY
DIRETOR DE PESSOAL: RUBENS DARIO PORCIÚNCULA
DIRETOR DE PLANEJAMENTO: FERNANDO LIMEIRA DE FRANÇA
DIRETOR DE SEGURANÇA INDUSTRIAL: FRANCISCO MARIO CHIESA

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

RELATÓRIO ANUAL RFFSA
1985

ISSN 0102-4949

Relat. Anu. RFFSA	Rio de Janeiro	p.1-101	1985

385.09
R382

Periodicidade : Anual

Editor : REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

Diretoria de Planejamento

Praça Procópio Ferreira, 86 - 9º andar

Centro

CEP 20.224 - RIO DE JANEIRO - RJ

Tiragem : 1200

Distribuição gratuita

Relatório anual RFFSA / Rede Ferroviária Federal S.A. -- 1958- . -- Rio de Janeiro : RFFSA, 1959- . -- v. ; 30 cm

Anual
Título varia ligeiramente
ISSN 0102-4949

1. Rede Ferroviária Federal S.A. - Relatório - 1985. 2. Transporte ferroviário - Brasil. I.Rede Ferroviária Federal S.A.

CDD - 385.06581

986 30/12/86

S U M Á R I O

PAG.

ORGANOGRAMAS 3

SÍNTESE 7

APRESENTAÇÃO 19

COMERCIAL 21

OPERAÇÕES 29

ENGENHARIA 35

PROGRAMAS ESPECIAIS 44

SEGURANÇA INDUSTRIAL 44

PLANEJAMENTO ..... [illegible]

PESSOAL 50

MATERIAL 60

PATRIMÔNIO ..... [illegible]

ASPECTOS ECONÔMICO-FINANCEIROS ..... [illegible]

EMPRESAS CONTROLADAS

Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. - AGEF ..... [illegible]

Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU ..... [illegible]

Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. - TRENSURB ..... [illegible]

ANEXOS

Demonstrações Financeiras .....

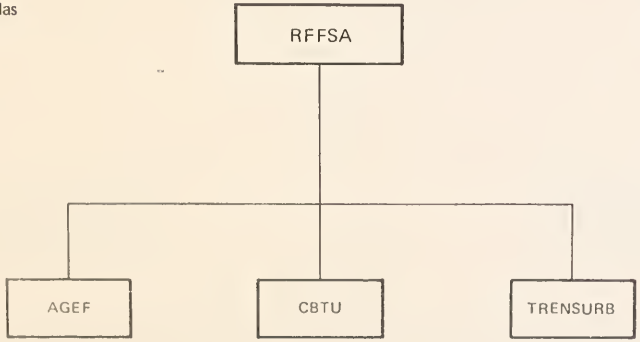
Notas Explicativas VII

Parecer da Auditoria Externa ..... [illegible]

Parecer do Conselho Fiscal ..... [illegible]

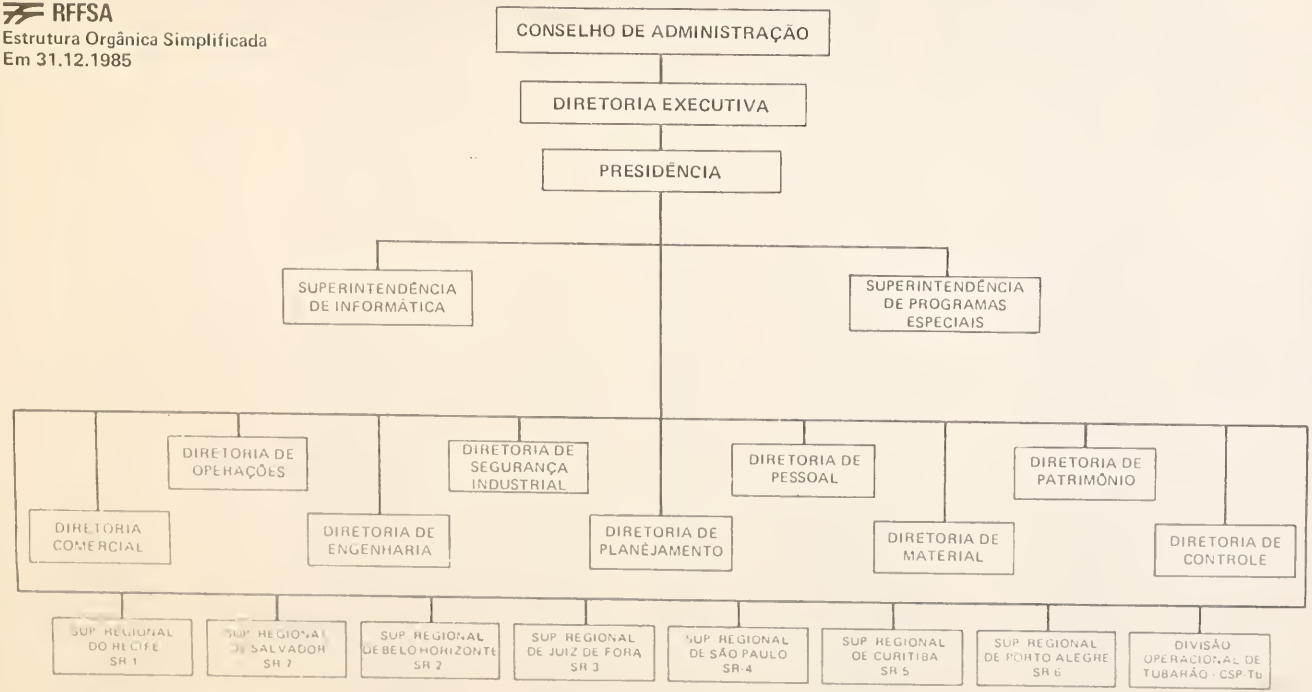
Resolução do Conselho de Administração ..... [illegible]

RFFSA e Empresas Controladas
Em 31.12.1985



REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S A - **RFFSA**
REDE FEDERAL DE ARMAZÉNS GERAIS FERROVIÁRIOS S.A - **AGEF**
COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS - **CBTU**
EMPRESA DE TRENS URBANOS DE PORTO ALEGRE S A - **TRENSURB**

RFFSA
Estrutura Orgânica Simplificada
Em 31.12.1985



SÍNTESE

SENHORES ACIONISTAS

A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA, por sua Diretoria e em cumprimento às prescrições legais e estatutárias, submete à apreciação da Assembléia Geral o RELATÓRIO ANUAL de suas atividades, bem como as Demonstrações Financeiras relativas ao exercício de 1985.

APRECIAÇÃO GERAL

No quadro das mudanças administrativas que caracterizaram, a nível governamental e empresarial, o exercício de 1985, a RFFSA voltou a apresentar resultado positivo, traduzido por novos recordes de transporte e por um balanço financeiro superavitário, para o que muito contribuiram a ação e o apoio do Ministério dos Transportes.

O mercado de transporte ferroviário de carga apresentou-se em expansão, observando-se sinais de demanda reprimida na área do chamado Triângulo Econômico Rio-Belo Horizonte-São Paulo.

O acréscimo de produção em relação ao ano anterior, medido em toneladas-quilômetro úteis, foi de 10,7%, superior aos índices de crescimento do PIB (+8,3%) e do Setor Transportes como um todo (+4,6%).

Esse acréscimo de produção foi obtido praticamente sem a incorporação de novos fatores (pessoal, material rodante e linhas), cabendo registrar que o resultado operacional positivo se deveu mais a ganhos efetivos de produtividade, associados à redução de despesas, do que propriamente ao crescimento real da receita. Esta, se viu prejudicada pelos retardamentos verificados no processo de reajuste dos preços dos serviços da Empresa, numa conjuntura altamente inflacionária.

Dentro dessa evolução merecem ser ressaltados os seguintes fatos:

- o estabelecimento de diretrizes para a modalidade ferroviária no Programa de Desenvolvimento do Setor de Transportes Terrestres - PDTT, cuja implementação, sob a coordenação da Secretaria de

Transportes Terrestres do Ministério dos Transportes, se insere no novo Plano Nacional de Desenvolvimento (1º PND da Nova República);

- a adoção de nova atitude no relacionamento da Empresa com a classe ferroviária, a partir de uma política de pessoal mais aberta e voltada para o aspecto social, propiciando ainda, de acordo com a orientação governamental, ganhos reais de salários;

- a consolidação da separação institucional, embora ainda com reflexos nos resultados econômicos da RFFSA, dos serviços de transporte de passageiros de subúrbio do Rio de Janeiro, São Paulo, Recife e Belo Horizonte, conduzidos agora, autonomamente, pela controlada Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU;

- o início, ou continuação, da implementação de projetos de recuperação das linhas mais solicitadas dos principais corredores de exportação e abastecimento, com o apoio do BNDES e do BIRD;

- o equacionamento do projeto de recuperação e modernização da frota de locomotivas e vagões, com o apoio do BNDES, cujos efeitos se farão presentes a partir do exercício de 1986;

- a criação das Superintendências de Informática e de Programas Especiais. A primeira destina-se a dar suporte à evolução organizacional da Empresa, através da utilização intensiva do teleprocessamento, da criação de novos sistemas de informações gerenciais e da otimização daqueles já em operação, enquanto que à segunda cabem os encargos de gerenciamento dos programas de recuperação de segmentos prioritários nos corredores de exportação e abastecimento do Paraná e de Goiás - Minas Gerais; e

- a reformulação da estrutura organizacional da Diretoria de Engenharia de molde a absorver os órgãos e funções vinculados anteriormente à extinta Diretoria Especial da Ferrovia do Aço.

PRODUÇÃO DOS TRANSPORTES

- Transporte de Carga

Foram movimentadas no exercício 82,4 milhões de toneladas de carga geral, contra 76,9 milhões em 1984 (+ 7,1%). O trabalho produzido foi de 37,1 bilhões de toneladas quilômetro úteis (TKU), ou seja, superior em 10,7% ao realizado no ano anterior.

Esses resultados constituem um novo recorde da Empresa, refletindo a continuidade de um esforço voltado ao atendimento de importantes setores da economia nacional, ora em pleno processo de reativação e expansão.

As principais mercadorias transportadas foram o minério de ferro (13,9 bilhões de TKU), os derivados de petróleo (4,0 bilhões de TKU), o cimento (2,9 bilhões de TKU), os produtos siderúrgicos (2,5 bilhões de TKU), fertilizantes (1,8 bilhão de TKU), a soja em grão (1,7 bilhão de TKU), o carvão mineral (1,8 bilhão de TKU) e os farelos (1,4 bilhão de TKU).

- Transporte de Passageiros

Foram transportados, no exercício, 44,1 milhões de passageiros suburbanos representando um incremento de 13,0% em relação a 1984. Cumpre assinalar que esses números correspondem aos serviços suburbanos ainda operados diretamente pela RFFSA, a saber, Fortaleza, Natal, João Pessoa, Recife (parte), Maceió, Salvador, Belo Horizonte, Juiz de Fora e Curitiba.

Considerando-se os serviços suburbanos operados pelas controladas, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU (Subúrbios do Rio de Janeiro, São Paulo e Recife) e Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre - TRENSURB (Subúrbios de Porto Alegre), o total de passageiros suburbanos (pagantes) transportados ascende a 547,6 milhões (+10,2% em relação a 1984). Esse aumento deveu-se, principalmente, aos melhoramentos introduzidos nos sistemas existentes, à entrada em operação de novos serviços (Porto Alegre, com 26,2 milhões de passageiros) e ao baixo valor relativo das tarifas cobradas.

No que diz respeito aos serviços interurbanos, foram transportados 6,1 milhões de passageiros, correspondendo a uma queda de 33,6% em relação ao exercício anterior, ratificando a tendência observada nos últimos exercícios, função da política adotada de somente manter esse serviço onde seja possível oferecê-lo com as indispensáveis condições de segurança e confiabilidade, sem prejuízo dos transportes prioritários de carga.

EVOLUÇÃO DA SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

Durante o exercício de 1985, os Orçamentos da Empresa sofreram várias reformulações, visando adaptá-los, sobretudo, às variações dos índices de inflação. A execução orçamentária, entretanto, conformou-se aos limites do Programa

de Dispêndios Globais, aprovado pelo Senhor Presidente da República, constantes de sua última versão formalizada pelo Aviso SEPLAN nº 1956 , de 23.12.85.

- Resultados Alcançados

Uma apresentação sumária dos resultados do exercício, comparativamente aos obtidos em 1984, pode ser visualizada no quadro seguinte, cabendo salientar que o resultado operacional, antes das provisões, evoluiu positivamente de um patamar de Cr$ 77 bilhões, em 1984, para Cr$ 393,6 bilhões em 1985.

Em bilhões de cruzeiros

DISCRIMINAÇÃO	1985	1984	VARIAÇÃO (%)
A- RECEITAS OPERACIONAIS	4.593,2	1.493,7	+ 208
- dos clientes e usuários	3.867,5	1.088,9	+ 255
- do Tesouro (normalização) pela realização de serviços antieconômicos e de natureza social, de interesse do Governo.	727,7	404,8	+ 79
B- CUSTOS E DESPESAS OPERACIONAIS ANTES DAS PROVISÕES	(4.199,6)	(1.416,7)	+ 196
- Pessoal	(2.206,7)	(747,1)	+ 195
- Combustível (óleo diesel)	(606,1)	(187,3)	+ 224
- Depreciação	(687,4)	(256,2)	+ 168
- Outras	(699,4)	(226,1)	+ 209
C- RESULTADO OPERACIONAL ANTES DAS PROVISÕES = (A-B)	393,6	77,0	+ 411
D- PROVISÕES	(183,9)	(48,6)	+ 278
E- RESULTADO NÃO OPERACIONAL	(114,6)	(27,6)	+ 315
F- EFEITOS INFLACIONÁRIOS	183,2	92.5	+ 98
G- RESULTADO LÍQUIDO ANTES DO IMPOSTO DE RENDA (C - D - E + F)	278,3	93.3	+ 198
H- PROVISÃO PARA O IMPOSTO DE RENDA	(139,4)	-	-
I- LUCRO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	138,9	93,3	+ 49

É relevante assinalar que esses resultados foram os melhores já obtidos pela Empresa, e a respeito dos mesmos tecem-se os seguintes comentários:

- o montante das receitas operacionais recebidas diretamente dos clientes e usuários, mostrando uma variação positiva de 255%, reflete o esforço da Empresa no sentido de atender ao aumento da demanda de setores básicos da economia do país, superando, inclusive, problemas ligados a retardos no processo de reajustamentos tarifários, num contexto de altas taxas inflacionárias.

- os custos e despesas operacionais, em termos reais, voltaram a decrescer, fruto de iniciativas de racionalização operacional, traduzidas por ganhos efetivos de produtividade, além de medidas de contenção de gastos e de consumo levadas a efeito no exercício.

- o crescimento de 195% nas despesas com pessoal, levando em conta a redução da força de trabalho da RFFSA (- 21,2%) significa um ganho salarial médio real de cerca de 15% em consonância com a orientação da política governamental.

- as empresas controladas transferiram para a RFFSA, globalmente, por efeito de seus resultados (positivos no caso da AGEF e TRENSURB e negativo no caso da CBTU), um montante (negativo) de Cr$ 87,1 bilhões, incluído no resultado da Empresa.

- Evolução do Capital Social

No decorrer do exercício o capital social da Empresa foi elevado, uma vez, passando de Cr$ 5.427,9 bilhões, ao início do ano, para Cr$ 17.309,8 bilhões. Esse capital é representado por 163.277.279.318 ações nominativas, ordinárias e preferenciais, sem valor nominal. A União detém 96,40% do capital acionário, cabendo a parcela restante aos Estados (0,94%), Municípios (0,24%) e BNDES (2,42%).

PROGRAMA DE INVESTIMENTOS

Mais uma vez os investimentos realizados no exercício apresentaram redução (cerca de 50%), em termos reais, em relação ao ano anterior. O montante global foi de Cr$ 673,8 bilhões, correspondendo a um incremento, em valor nominal, de 63% sobre o registrado em 1984 (Cr$ 412,7 bilhões).

Cumpre notar que 28,4% dos investimentos estiveram voltados para projetos decorrentes de decisões governamentais específicas (transporte de Subúrbios e Ferrovia do Aço), revertendo-se, graças à transferência da maioria dos serviços suburbanos, inclusive do Rio de Janeiro e de São Paulo, para a CBTU, a posição majoritária que esses projetos detinham no orçamento de capital da RFFSA. O quadro a seguir mostra a alocação dos recursos pelos diferentes tipos de projeto.

PROJETOS	Cr$ 10^9	%
A- ASSOCIADOS A DECISÕES GOVERNAMENTAIS ESPECÍFICAS	191,2	28,4
- Ferrovia do Aço	138,4	20,6
- Transporte de Subúrbios	52,8	7,8
B- PROJETOS EMPRESARIAIS	482,6	71,6
- Malha de Bitola Estreita	217,2	32,2
- Malha de Bitola Larga	65,5	9,7
- Material Rodante	151,9	22,6
- Outros	48,0	7,1
C- TOTAL	673,8	100,0

A propósito dos investimentos em transporte de subúrbios cabe ressaltar que os mesmos se referiram aos subúrbios de Fortaleza (Cr$ 4,4 bilhões), Natal (Cr$ 1,7 bilhão), Recife (CR$ 8,3 bilhões) e Rio de Janeiro (Cr$ 38,4 bilhões), sendo que este último se referiu ao saldo de contrato de aquisição de Trens-Unidade Elétricos, celebrado pela RFFSA.

Quanto à Ferrovia do Aço, a maior parte dos recursos, Cr$ 128,1 bilhões, ou seja, 93% do total, destinou-se ao pagamento de equipamentos de sistemas (inclusive armazenamento), já contratados anteriormente. O restante, Cr$ 10,3 bilhões (7%) foi despendido com os serviços de conservação das obras realizadas.

Em relação aos projetos empresariais, os investimentos continuaram voltados, em sua maior parte, para a recuperação e ampliação da capacidade da malha existente, em particular para aqueles empreendimentos amparados com recursos de financiamento internos e externos, como é o caso da Linha do Centro (Rio de Janeiro-Belo Horizonte), as linhas que integram os Corredores do Rio Grande do Sul e do Paraná e as malhas da Bahia e do Nordeste.

As fontes dos recursos para investimentos foram, resumidamente, as seguintes:

	Cr$ 10^9	%
- Recursos do Tesouro	81,9	12,1
- Financiamentos Internos	199,4	29,6
- Financiamentos Externos	352,4	52,3
- Outras Fontes	40,1	6,0
TOTAL	673,8	100,0

BALANÇO SOCIAL

- Recursos Humanos

O ano de 1985 marcou o início de uma nova fase nas relações da Administração da Empresa com seus empregados, privilegiando, sem solução de continuidade das atividades administrativas, assistenciais e de treinamento, o diálogo franco e permanente com as entidades representativas da classe ferroviária, procurando harmonizar os legítimos anseios dos ferroviários com as possibilidades da Empresa e suas obrigações perante a sociedade.

A força de trabalho da RFFSA, em 31.12.85, era de 67.522 empregados, representando um decréscimo de 21,2% em relação ao existente em igual data de 1984 (85.736). Da redução havida (18.214), a parcela de 15.522 corresponde aos empregados que passaram a integrar o quadro de pessoal da CBTU.

O efetivo total (força de trabalho) da RFFSA e empresas controladas, nessa mesma data, era de 88.496 empregados (88.543 em 1984).

No campo da assistência ao ferroviário, merece destaque a ênfase dada ao programa de melhorias na alimentação do pessoal, com aplicação de Cr$ 8,0 bilhões e a realização de 478.000 atendimentos médicos, paramédicos e odontológicos.

Mereceram, também, atenção constante as ações voltadas para o treinamento de pessoal, em particular os integrantes das áreas de operação e manutenção, tendo sido beneficiados, no exercício, 18.017 empregados, ou seja, 27% da força de trabalho da Empresa.

- Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER

Em 31 de dezembro de 1985, o número de participantes contribuintes da REFER era de 86.743, sendo 73.469 ativos e 13.274 assistidos, em gozo de benefícios de aposentadoria, pensão e auxílio doença.

Durante o exercício, a Fundação pagou a seus participantes assistidos, a título de benefícios, um montante de Cr$ 99,1 bilhões (dos quais Cr$ 74,9 bilhões relativos a aposentadorias), tendo ainda sido concedidos 52.660 empréstimos, no valor de Cr$ 120,0 bilhões.

O patrimônio líquido da REFER, em 31.12.85, era de Cr$ 3.929,6 bilhões.

EMPRESAS CONTROLADAS

- Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. - AGEF

As atividades operacionais da AGEF mantiveram a tendência de crescimento observada nos últimos anos, consubstanciada na obtenção, no exercício, de um lucro líquido de Cr$ 2,64 bilhões.

A movimentação total de mercadorias nos armazéns convencionais e terminais graneleiros da AGEF foi de 6,5 milhões de toneladas (incremento de 3,9% em relação a 1984), das quais 3,9 milhões corresponderam à modalidade ferroviária (61% do total), envolvendo a utilização de 81.581 vagões.

Dentre as iniciativas que contribuiram para esse resultado, destacaram-se a adoção de medidas de racionalização operacional, a expansão das áreas armazenadoras, a criação de novas frentes de trabalho e o maior agenciamento comercial.

Os investimentos realizados totalizaram Cr$ 5,0 bilhões, tendo sido o capital social da AGEF elevado, no exercício, para Cr$ 24,9 bilhões, detendo a RFFSA 99,9% do mesmo.

- Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU

A CBTU, a partir de 1º de janeiro de 1985, passou a desincumbir-se, autonomamente, dos serviços de transporte urbano e suburbano de pessoas, por trem de superfície, nas Regiões Metropolitanas do Rio de Janeiro, de São Paulo, do Recife e de Belo Horizonte.

Deu-se continuidade, ao longo do exercício, à implementação de programas de investimento visando a modernização e ampliação da capacidade dos sistemas existentes (Rio de Janeiro e São Paulo) e a implantação de novos sistemas, merecendo registrar a este respeito a entrada em operação da primeira etapa do Trem Metropolitano do Recife, ligando as estações Central e Edgar Werneck (6 km), e o início das viagens experimentais do Trem Metropolitano de Belo Horizonte, no trecho Central - Eldorado (12,5 km).

O número total de passageiros transportados nas Regiões Metropolitanas do Rio de Janeiro, São Paulo e Recife foi de 477,3 milhões, sendo 210 em São Paulo (incremento de 9% em relação a 1984), 266 no Rio de Janeiro (praticamente sem alteração em relação ao ano anterior), e 1,3 milhão no Recife.

Os investimentos da CBTU, no exercício, totalizaram Cr$ 1,24 trilhão, tendo o seu capital social sido elevado para Cr$ 3.769,2 bilhões, participando a RFFSA com 99,9% do mesmo.

- Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. - TRENSURB

Com a inauguração e entrada em operação, em março/85, do trecho Porto Alegre - Sapucaia (27,6 km em via dupla eletrificada), primeira etapa do projeto de implantação e exploração de um serviço de trens metropolitanos ligando a capital do Estado à cidade de Novo Hamburgo, a TRENSURB passou a ser uma empresa operadora.

Nesse primeiro ano de operação comercial, foram transportados 26,2 milhões de passageiros (março a dezembro), proporcionando uma arrecadação de Cr$ 15,8 bilhões.

Ao término do exercício, o capital social da TRENSURB atingiu o montante de Cr$ 204,1 bilhões. A participação da RFFSA nesse capital é de 64,3%.

PERSPECTIVAS

O balanço favorável do desempenho da Empresa em 1985 ocorreu num ambiente econômico que passou por mutações significativas ao longo do exercício, afetado por frustradas tentativas de controle do surto inflacionário. A retomada do crescimento global da economia, consolidada no segundo semestre, contribuiu sem dúvida, para o expressivo aumento da produção de transporte de carga da RFFSA.

Foi com base na premissa de continuidade do quadro de referência constituído nos últimos anos e nas indicações governamentais a respeito que a Empresa projetou as suas metas para o corrente exercício, considerando um

incremento de vendas da ordem de 7% e estimando um superavit financeiro de cerca de Cr$ 1,9 trilhão.

A decretação pelo Governo, em 28 de fevereiro próximo passado, da histórica reforma da economia do País indica, no entanto, que o cenário em 1986 será radicalmente diferente. Caracteriza-se, assim, uma descontinuidade no ambiente econômico que está a requerer da RFFSA, à semelhança de toda a sociedade, um intenso esforço de avaliação e readaptação. Em decorrência, políticas, procedimentos administrativos e metas de produção terão de ser imediatamente revistos.

Paralelamente, é importante assinalar que a Empresa vem sendo submetida a um processo de modernização que busca a sua adaptação a maiores escalas de produção e persegue a redução de seus custos de produção, dotando-a, em consequência, de um estilo administrativo que privilegia a eficiência.

Parece existir, pois, uma convergência muito grande entre os objetivos maiores da reforma econômica e o processo em curso na Empresa. Uma primeira análise, no entanto, indica ser necessário acelerar o ritmo de transformação da RFFSA como meio de absorver os prováveis impactos da nova política econômica sobre as vendas, produção e finanças da Empresa.

Quanto às vendas, a incerteza dos efeitos, a curto prazo, das medidas tomadas sobre o nível da atividade econômica global do País, sugere que as metas fixadas terão de ser perseguidas em um ambiente de competição mais transparente e mais acirrado. A retirada da máscara inflacionária assim o determina.

No que respeita à produção, as metas de ganho de produtividade se afiguram agora insuficientes para manter competitivos no mercado de transporte - os serviços prestados pela Empresa. A consolidação do processo de informatização das operações, a maior ênfase no treinamento gerencial, em particular no gerenciamento da produção, e a melhoria da qualidade da manutenção de linhas, locomotivas e vagões, assumem assim importância crucial.

No domínio econômico-financeiro, a Empresa, incorporada ao esforço geral do País, voltado para o sucesso da reforma econômica, terá que absorver o impacto negativo de terem sido suas tarifas congeladas em posição extremamente desvantajosa. As primeiras estimativas indicam que a perspectiva de superavit financeiro de Cr$ 1,9 trilhão, antes referido, pode se converter num possível deficit de cerca de CZ$ 1 bilhão. Considerando que a superação das metas de vendas e de ganho de produtividade dificilmente reverterão esse quadro, prenuncia-se um sério problema potencial a ser gerenciado em conjunto pela Empresa e seu acionista maior, o Governo.

CONCLUSÃO

A Diretoria da RFFSA, ao registrar os auspiciosos resultados colhidos em 1985, manifesta sua confiança na continuidade do projeto de desenvolvimento empresarial em curso.

Nesse sentido, e consciente da relevância crítica desse projeto no momento histórico atravessado pelo País, propõe-se, como única fórmula para atingir seus objetivos maiores de eficácia empresarial e efetividade social, conferir, com o engajamento de toda a classe ferroviária, tratamento prioritário às iniciativas pertinentes de modernização gerencial.

Ao encerrar o presente Relatório, a Diretoria da RFFSA expressa o seu agradecimento aos Senhores Membros do Conselho de Administração e aos Senhores Acionistas, pelo apoio prestado e pela confiança na Administração da Empresa, e a todos os seus empregados e os das Controladas, pelo esforço e dedicação mais uma vez demonstrados.

Rio de Janeiro, 02 de abril de 1986.

Presidente
Engº OSIRIS STENGHEL GUIMARÃES

Diretores
Engº Américo Maia Vasconcelos Neto
Engª Carmen Fridman Sirotsky
Advº Dyrno Jurandyr Pires Ferreira
Engº Fernando Jorge Fagundes Netto
Engº Fernando Limeira de França
Engº Francisco Mario Chiesa
Engº Mauro Rolf Fernandes Knudsen
Engº Paulo Marcos Mazoni Andrade
Advº Rubens Dario Porciúncula

APRESENTAÇÃO

O presente Relatório atende, em seu todo, ao prescrito pelo item 4, alínea b, da Instrução Normativa SECIN/SEPLAN nº 002, de 02.02.84, relativamente ao relatório anual do administrador como peça integrante da prestação de contas de empresas públicas e sociedades de economia mista.

Os capítulos que o integram, complementando a visão geral proporcionada pela Síntese, descrevem, em maior detalhe, a atuação e os resultados da RFFSA no ano de 1985, tendo como referência os programas de trabalho adotados. Sua ordenação segundo as principais áreas da Empresa relaciona, inicialmente, as atividades-fim e de apoio, para, em sequência, apresentar informações sucintas sobre suas Empresas Controladas. O Relatório se conclue, finalmente, com a reprodução integral das Demonstrações Financeiras do exercício, acompanhadas dos esclarecimentos e pareceres devidos.

Em termos operacionais, cumpre salientar que a produção de transporte de carga, assim como o transporte de passageiros urbanos (este último em termos globais, considerando a operação da CBTU e da TRENSURB), novamente superaram as metas previstas, estabelecendo novos recordes da Empresa.

Por outro lado, em termos econômicos-financeiros, os resultados empresariais, traduzidos pela obtenção de um lucro líquido de Cr$ 138,9 bilhões, também superaram as expectativas mais otimistas, como citado na Síntese e exposto de forma pormenorizada no capítulo específico.

No que concerne aos Orçamentos da Empresa, expressão econômico-financeira de seus programas de trabalho, deve ser ressaltado o elevado nível de execução alcançado com referência aos limites estabelecidos pelo Aviso SEPLAN nº 1956/85 de 23.12.85.

Com efeito, o Orçamento de Operação, ao registrar uma realização de Cr$ 3.787,7 bilhões, teve executado 99,7% do montante aprovado.

O Programa de Investimentos, cuja realização foi de Cr$673,8 bilhões, correspondeu a 69% do estabelecido. Esse afastamento dos níveis planejados se deveu ao atraso na entrega das locomotivas adquiridas à Industria Nacional, em operação amparada por financiamento externo, bem como à postergação da aquisição de vagões, pendente da ultimação de negociações com o BNDES e fabricantes nacionais.

No tocante ao Serviço da Dívida, cujos pagamentos totalizaram Cr$.. 5.110,8 bilhões, 84,7% do teto aprovado, a principal diferença entre o programado e o realizado se relaciona à não concretização de operação de Cr$ 631 bilhões, de Recursos do Tesouro, para pagamento ao Banco do Brasil.

Registre-se, finalmente, que embora a RFFSA tenha executado, a contento, um programa de trabalho compatível com seus recursos próprios e com os fundos colocados a sua disposição, as necessidade básicas de manutenção e investimento ainda se ressentem de melhor atendimento, fato esse exposto no corpo do Relatório, com indicações de como a manutenção postergada de instalações fixas e dos equipamentos está a exigir providências e maior aporte de recursos, para garantir melhores índices de produtividade e redução de custos.

COMERCIAL

GENERALIDADES

Os resultados obtidos pela RFFSA em 1985, no que se refere à comercialização dos transportes, foram bastante satisfatórios. A receita auferida na venda de serviços de transporte de carga geral cresceu em termos reais atingindo a Cr$ 3,6 trilhões, correspondendo a uma produção recorde de 37,1 bilhões de toneladas-quilômetro úteis. O confronto com os dados de receita e produto médio do exercício anterior, evidenciado a seguir, demonstra essa evolução positiva, considerada a desvalorização da moeda.

ANO	RECEITA CARGA GERAL Cr$ 10^9	PRODUTO MÉDIO Cr$/TKU	ÍNDICES		
			RECEITA CARGA GERAL	PRODUTO MÉDIO	INFLAÇÃO (IGP)
1984	974,4	29,1	100,0	100,0	100,0
1985	3.615,4	97,4	371,0	334,7	325,5

O desempenho global indicado torna-se ainda mais significativo se levados em conta os efeitos adversos da conjuntura inflacionária, da retração econômica no extremo sul e de problemas ocasionados pelas fortes chuvas no início do ano, provocando a paralização de trechos de linhas, notadamente no Nordeste e na ligação São Paulo-Santos.

Ao contribuir para a superação desses fatores, a Área Comercial manteve-se cada vez mais atenta ao relacionamento empresa/cliente, procurando com isso proporcionar condições de incremento da opção ferroviária para a movimentação de cargas no país.

Nesse sentido, foram utilizados, numa escala cada vez maior, os instrumentos de que dispõe, quais sejam as Gerências de Produtos; os recursos de informática, com relatórios emitidos pelo SIGEPRO - Sistema Gerencial de Produção; e o Estudo da Demanda de Transportes, além de maior cooperação com a NEF. Essa linha de ação permitiu à Área Comercial balizar mais tecnicamente suas decisões, aprimorando os critérios de seletividade dos fluxos de transporte a serem atendidos, de forma a proporcionar à Empresa a maximização dos resultados.

A consolidação das Gerências de Produtos também em nível regional, por seu turno, possibilitou que o acompanhamento dos principais transportes da Empresa fosse feito de maneira global.

No que se refere ao campo dos estudos, finalmente, devem ser ressaltados a complementação do Estudo da Demanda de Transportes Ferroviários 1985/1990, bem como o aperfeiçoamento do Sistema Gerencial de Produção - SIGEPRO, além da continuidade dos trabalhos relativos à nova sistemática tarifária.

VENDAS

- Transporte de Carga

Foram transportadas 82,4 milhões de toneladas de carga, proporcionando a produção de 37,1 bilhões de toneladas-quilômetro úteis, representando acréscimos de 7,1% e 10,7% respectivamente, em relação aos resultados alcançados em 1984. Os quadros seguintes apresentam a estrutura desse transporte segundo as principais mercadorias:

Em milhares de toneladas úteis (TU)

DISCRIMINAÇÃO	1984	1985	VARIAÇÃO (%)
Minério de Ferro	20.414	23.788	+ 16,5
Carvão Mineral	10.427	10.874	+ 4,3
Produtos Siderúrgicos	8.791	7.124	- 19,0
Derivados de Petróleo	6.871	6.871	0,0
Calcário	4.093	4.945	+ 20,8
Cimento	4.257	4.357	+ 2,3
Forragens (Farelos)	3.872	4.240	+ 9,5
Adubos	3.598	3.869	+ 7,5
Trigo	2.225	2.597	+ 16,7
Soja	1.896	2.476	+ 30,6
Minérios Diversos	1.285	1.385	+ 7,8
Álcool	1.066	1.328	+ 24,6
Açúcar	1.821	1.212	- 33,4
Milho	298	391	+ 31,2
Bagagens, Encomendas e Animais	47	42	- 10,6
Outras	5.979	6.897	+ 15,4
T O T A L	76.940	82.396	+ 7,1

Em milhões de toneladas-quilômetro úteis (TKU)

DISCRIMINAÇÃO	1984	1985	VARIAÇÃO (%)
Minério de Ferro	13.305,3	13.912,4	+ 13,1
Derivados de Petróleo	3.890,5	4.003,3	+ 2,9
Cimento	2.746,8	2.915,5	+ 6,1
Produtos Siderúrgicos	2.958,0	2.535,0	- 14,3
Adubos	1.321,1	1.791,5	+ 35,6
Soja	1.290,1	1.744,4	+ 35,2
Carvão Mineral	1.452,8	1.589,3	+ 9,4
Forragens (Farelos)	1.290,2	1.392,1	+ 7,9
Calcário	817,3	1.185,5	+ 45,1
Trigo	905,8	1.152,3	+ 27,2
Álcool	881,1	1.007,2	+ 14,3
Minérios Diversos	580,7	776,7	+ 33,8
Açúcar	604,7	414,9	- 31,4
Milho	157,4	199,7	+ 26,9
Bagagens, Encomendas e Animais	22,6	18,2	- 19,7
Outras	2.301,4	2.480,8	+ 7,2
T O T A L	33.525,8	37.118,9	+ 10,7

O transporte de minério de ferro, no que diz respeito à movimentação (toneladas úteis), apresentou a seguinte distribuição percentual quanto ao destino dos carregamentos: indústria nacional: 38,4% (crescimento de 29,8% em relação a 1984); exportação: 61,6% (acréscimo de 9,5%). No que diz respeito à produção de transporte (toneladas-quilômetro úteis) a distribuição foi a seguinte: indústria nacional: 31,6% (acréscimo de 18% em relação a 1984); exportação: 68,4% (acréscimo de 10,9%).

- Principais Clientes

Relaciona-se a seguir os vinte e dois principais clientes da RFFSA, no ano de 1985, adotado o critério de relevância de seus fluxos, que juntos responderam por cerca de 65% do total da carga movimentada e por cerca de 68% da receita total de mercadorias.

Desses 22 clientes, 16 pertencem ao setor estatal, e sua participação nesse conjunto de clientes correspondeu a 68,5% da tonelagem e 71,2% da receita.

CLIENTES	PRINCIPAIS PRODUTOS	CARREGAMENTO 10^3 TKU	PRODUÇÃO 10^6 TKU	RECEITA Cr$ 10^6
Gerência de Siderurgia		36.029	15.891	1.341.785
Minerações Brasileiras Reunidas-MBR	Minério de Ferro	13.868	8.938	539.787
Cia. Siderurgica Nacional - CSN	Prod. e Ins. Sid.	13.224	3.791	450.909
Cia. Siderurgica Paulista-COSIPA	Prod. e Ins. Sid.	4.821	1.808	180.181
Usinas Sid.de M.Gerais-USIMINAS	Prod. e Ins. Sid.	3.803	1.161	145.128
INTERBRÁS	Prod. e Ins. Sid.	90	132	18.812
PETROBRÁS-Petróleo Brasileiro S.A.	Tubos	223	61	6.968
Gerência de Energia		8.920	4.834	671.295
Petrobrás Distribuidora S.A.	Der.Petr./Alcool	2.690	1.488	213.155
Cia.Aux.Empresas Elet.Brasileiras-CAEEB	Carvão Mineral	1.805	593	57.942
Petróleo Ipiranga	Der.Petr./Alcool	1.113	669	98.996
Shell do Brasil S.A.	Der.Petr./Alcool	993	644	93.893
Esso Brasileira de Petróleo	Der.Petr./Alcool	892	560	81.282
Cia. Atlantic de Petróleo	Der.Petr./Alcool	722	432	61.426
Texaco do Brasil S.A.	Der.Petr./Alcool	702	448	64.601
Gerência de Construção Civil		2.867	1.972	173.823
Cimento Tupi S.A.	Cimento e Insumos	748	338	32.112
Cia. Cimento Minas S.A.	Cimento e Insumos	685	540	48.932
Grupo Paraíso	Cimento e Insumos	517	289	26.367
Cia. de Materiais Sulfurosos - MATSULFUR	Cimento e Insumos	491	495	39.681
Soc.Empreend.Ind.Com.e Min.S.A.-SOEICOM	Cimento e Insumos	426	310	26.731
Gerência de Agricultura		5.412	2.608	290.789
Deptº de Comercialização do Trigo (Banco do Brasil) CTRIN	Agric. Agroind.	2.468	1.135	138.320
Petrofértil	Fertilizantes	1.818	1.187	113.776
Instituto do Açucar e do Alcool-IAA	Agric. Agroind.	909	190	27.821
Cia. de Financiamento da Produção CFP	Agric. Agroind.	217	96	10.872
	SOMA (1)	53.228	25.305	2.477.692
	OUTROS (2)	29.168	11.814	1.137.753
	TOTAL RFFSA (3)	82.396	37.119	3.615.445
	(1) / (3) (%)	64,6	68,2	68,5

A composição percentual desse transporte, em termos de tonelagem útil e receita, foi a seguinte:

	TONELAGEM UTIL	RECEITA
Produtos e Insumos Siderúrgicos	26	21
Minério de Ferro para exportação	18	16
Derivados de Petróleo e Álcool	9	17
Agrícolas e Agroindustriais	7	8
Cimento e Insumos	3	5
Outros	37	33

DESENVOLVIMENTO DE NOVAS ÁREAS

- Transporte Intermodal

No ano de 1985, o transporte intermodal atingiu 2.899.520 toneladas, representando 3,5% do volume total de mercadorias transportadas pela RFFSA. Este resultado, comparado com o obtido em 1984, indica que houve um decréscimo de 16,3%.

As mercadorias mais significativas nesse tipo de transporte foram os produtos siderúrgicos, responsáveis por cerca de 36% do total transportado, enquanto que cerca de 26% do total corresponderam à movimentação de açúcar. O modo de transporte mais utilizado nessa complementação foi o rodoviário, tanto através de veículos da frota própria da RFFSA quanto de veículos de empresas particulares contratadas.

-"Containers"

Foram movimentados no período 35.622 "containers" convencionais (20 e 40 pés), representando um acréscimo de 13,6 sobre o ano anterior.

Foram ainda movimentados 13.846 "containers" flexíveis, utilizados no transporte de cimento. Tal movimentação é superior em 100,8% à registrada em 1984.

- Tráfego Internacional

Este tráfego foi realizado com a Argentina, Bolívia, Uruguai e Paraguai. Cabe ressaltar, a respeito, o início da exportação de produtos siderúrgi

cos para a Argentina por via ferroviária, com pleno êxito, devendo esse transporte vir a ser incrementado.

No sentido de importação, foram significativos os seguintes produtos:

. Soja, borax e arroz, da Argentina;
. Gás, madeira e farelo de soja, da Bolívia;
. Cevada, do Uruguai;
. Amendoim em casca, do Paraguai.

No sentido de exportação, destacaram-se as seguintes mercadorias:

. Pasta mecânica, adubos e produtos químicos, para a Argentina;
. Produtos siderúrgicos, veículos e cimento, para a Bolívia;
. Bauxita, madeira e lã, para o Uruguai.

O quadro seguinte mostra a movimentação de produtos importados e exportados por via ferroviária, assim como a variação ocorrida em relação ao exercício anterior:

Em milhares de toneladas

PAÍSES	IMPORTAÇÃO			EXPORTAÇÃO			TOTAL: IMP + EXP		
	1984	1985	%	1984	1985	%	1984	1985	%
Argentina	64	64	- 0,6	28	24	-16,5	92	87	- 5,5
Bolívia	19	21	+12,7	85	88	+ 3,3	104	109	+ 5,5
Uruguai	42	24	-43,6	8	3	-58,4	50	27	-46,9
Paraguai	4	2	-44,0	-	-	-	4	2	-44,0
TOTAL	129	111	-14,0	121	115	- 5,4	250	226	- 9,8

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

- Passageiros de Interior

Verificou-se acentuado decréscimo nesse transporte, mantendo a tendência observada nos últimos anos, conforme se mostra a seguir:

DISCRIMINAÇÃO	1984	1985	VARIAÇÃO (%)
Passageiros (10^3)	9.253	6.148	- 33,6
Passageiros-quilômetro (10^6)	1.149	866	- 22,9

- Passageiros de Subúrbio

Em 1985, os serviços de subúrbio diretamente subordinados à RFFSA (Fortaleza, Natal, João Pessoa, Recife, Maceió, Salvador, Juiz de Fora e Curitiba) foram responsáveis pelo transporte de 44.111 mil passageiros, representando um incremento de 13,0% em relação ao transporte realizado em 1984, cabendo às Superintendências de Produção de Recife e de Fortaleza a maior participação nesse transporte, com 44,0% e 30,6%, respectivamente.

Em termos de crescimento, os transportes suburbanos que mais evoluiram, em relação a 1984, foram os das Superintendências de Produção de Recife e Salvador que apresentaram, respectivamente, taxas de incremento de 19,5% e 17,7%.

TARIFAS

Em 1985, nenhuma alteração foi introduzida no processo de tarifação, mantendo-se os procedimentos do ano anterior.

Os reajustamentos tarifários continuaram a ser controlados pelo Conselho Interministerial de Preços - CIP, o qual procurou conciliar as solicitações da RFFSA com os interesses governamentais, na autorização de alterações periódicas.

Nesse contexto, a evolução tarifária no ano de 1985 foi a seguinte:

DATAS	REAJUSTES PARCIAIS (%)	
	CARGAS	PASSAG. DE INTERIOR
01.01.85	-	50,00
16.01.85	44,00	-
06.02.85	10,00	-
06.05.85	45,00	-
16.05.85	-	45,00
12.08.85	13,80	-
18.10.85	7,71	7,71
01.12.85	41,26	36,60

RECEITAS PRODUZIDAS

As receitas produzidas pela RFFSA, em 1985, estão apresentadas no quadro abaixo:

ITENS	RECEITA (Cr$ x 10^6)	%
Receita dos Transportes	3.797.278	96,8
. Carga Geral	3.615.445	92,2
. Passageiros de Interior	49.326	1,2
. Passageiros de Subúrbios	11.102	0,3
. Outras Receitas de Transporte	121.405	3,1
Receitas Diversas	125.364	3,2
TOTAL	3.922.642	100,0

OPERAÇÕES

GENERALIDADES

A operação ferroviária, em 1985, superou os excelentes resultados alcançados no ano anterior, tendo sido registrado, no transporte de carga, um novo recorde de toda a história da Empresa.

A produção de transporte de carga, em toneladas quilômetros úteis, cresceu de 10.7% em relação a 1984, verificando-se aumentos em quase todas as unidades de produção, com destaque para o transporte de algumas das principais mercadorias movimentadas pela RFFSA, em particular o minério de ferro, calcário, soja, fertilizantes, trigo e álcool.

Por outro lado, os indicadores operacionais relativos a esse transporte apresentaram melhorias consideráveis em relação a 1984, tais como a carga média por vagão, que aumentou de 31,7t para 32,8t, e a tonelagem média de trens de carga, que passou de 1077t para 1200t. Um dos principais fatores que concorreram para que esse resultado fosse alcançado foi o aumento da produtividade da frota, em função das medidas de racionalização operacional adotadas, entre as quais se destaca a prioridade dada à formação de trens mais longos e pesados, com tração múltipla.

No que diz respeito a passageiros, verificou-se um acréscimo de 13,0% no transporte de passageiros suburbanos tendo sido transportados, no exercício, 44,1 milhões de passageiros, cabendo notar que este resultado se refere aos serviços suburbanos diretamente subordinados à RFFSA (Fortaleza, Natal, João Pessoa, Recife, Maceió, Salvador, Belo Horizonte, Juiz de Fora e Curitiba). Quanto ao transporte de passageiros de longo percurso (6,1 milhões), observou-se um decréscimo de 33,6% em relação ao exercício de 1984, refletindo a política da Empresa quanto a esse serviço.

Dentre as principais medidas adotadas em 1985 na Área de Transportes, destacaram-se:

- estudos e projetos operacionais e revisões de normas e regulamentos relativos às rotas de transportes, material rodante e pátios e terminais de carga;
- reuniões técnicas e elaboração de relatórios de avaliação do desempenho do material rodante, objetivando sensibilizar as Unidades Operacionais sobre o melhor aproveitamento desses equipamentos, através de melhorias de gerenciamento e de procedimentos operacionais;
- estabelecimento de metodologia para o dimensionamento de pessoal da área de transportes, com base em parâmetros operacionais, e

- conceituação e desenvolvimento de Planos Diretores Operacionais para as diversas Unidades Operacionais. Tais Planos, que objetivam definir, entre outros, as prioridades e necessidades de investimentos, a médio e longo prazo, têm servido de base para as justificativas operacionais solicitadas quando do exame de projetos apoiados por entidades financeiras nacionais e internacionais. Ao fim do exercício estavam concluídos os Planos relativos às Superintendências Regionais de Curitiba - SR.5 e de Belo Horizonte - SR.2, estando em andamento os relativos às Superintendências Regionais de Salvador - SR.7 e de Porto Alegre - SR.6.

No que diz respeito à Área de Manutenção do Material Rodante, destacaram-se:

- a aquisição e o acompanhamento da nacionalização de dispositivos de segurança (velocímetro e homem morto);
- o acompanhamento dos testes, na SR.6, de locomotivas GM.G12, utilizando óleo diesel experimental tipo B;
- a contratação junto à GE e VILLARES, da recuperação de 4 protótipos das locomotivas do Projeto BOMBARDIER (recuperação e modernização de 84 locomotivas ALCO);
- a elaboração do Plano Emergencial para Recuperação de Locomotivas e Vagões, a ser financiado pelo BNDES, num total de 69 locomotivas e 1320 vagões;
- a participação junto à ABNT de 14 Reuniões do Comitê Brasileiro de Equipamentos e Material Ferroviário, e
- o acompanhamento das obras de melhoria das oficinas de Demóstenes Rockert, Jaboatão, Horto Florestal, Três Rios, Curuçá, Iaçu, Arlindo Luz e Oswaldo Rios e construção da oficina de Pátio Industrial, com recursos aplicados da ordem de Cr$ 10 bilhões.

PRODUÇÃO

O transporte de carga cresceu em todas as unidades da RFFSA, à exceção das Superintendências Regionais do Recife, Salvador e Porto Alegre, que registraram pequenos decréscimos em relação a 1984.

O sistema de bitola larga foi responsável por 49% da produção total da empresa, embora sua extensão corresponda a apenas 8% da malha da RFFSA.

O quadro a seguir indica os resultados, por unidade de produção, destacando-se os aumentos excepcionais verificados na Superintendência Regional de Belo Horizonte (+ 26,6%) e na Superintendência Regional de Curitiba (+19,9%).

Milhões de toneladas - quilômetros úteis (TKU)

DISCRIMINAÇÃO	1984	1985	VARIAÇÃO (%)
SR.1 - RECIFE	968	928	- 4,1
SR.2 - BELO HORIZONTE	4.704	5.956	+ 26,6
SR.3 - JUIZ DE FORA	16.847	18.349	+ 8,9
SR.4 - SÃO PAULO	2.579	2.680	+ 3,9
SR.5 - CURITIBA	4.073	4.882	+ 19,9
SR.6 - PORTO ALEGRE	3.069	3.001	- 2,2
SR.7 - SALVADOR	867	866	- 0,1
CSP-Tb - TUBARÃO	431	457	+ 5,8
R F F S A	33.538	37.119	+ 10,7

PÁTIOS E TERMINAIS

Os dez principais pátios e terminais da RFFSA em 1985 foram os de Lagoa Seca, Guaíba e Volta Redonda (SR.3), Capivari (CSP-Tb), Casa de Pedra (SR.3), Porto D. Pedro II (SR.5), Piaçaguera (SR.4), Araucária (SR.5), Paz Ferreira (CSP-Tb) e Santos (SR.4).

A carga movimentada nesses pátios e terminais totalizou 49 milhões de toneladas, com 984.000 vagões operados.

No que diz respeito a obras e melhoramentos, visando a melhoria da operação, o programa para 1985 contemplou 54 pátios e terminais (dos quais 5 foram concluídos), abrangendo a construção de novas linhas, alongamento de desvios, instalações de pesagem e acessos rodoviários, reformas de agências e armazéns, iluminação e aquisições de equipamentos diversos.

RACIONALIZAÇÃO OPERACIONAL

Projeto SIGO - Sistema de Gerenciamento Operacional

No ano de 1985, as Superintendências Regionais de Porto Alegre - SR.6, Belo Horizonte - SR.2 e Juiz de Fora - SR.3, tiveram o Sistema SIGO implantado como instrumento de gerenciamento da operação ferroviária. Levando-se em conta a instalação do SIGO na Superintendência Regional Curitiba - SR.5, em 1984, estão agora sob o controle do SIGO 70% do material rodante e mais de 85% da produção da RFFSA.

Os cadastros do Sistema já oferecem dados relativos a 74.587 veículos, inclusive da FEPASA, EFVM, particulares e vagões bolivianos que podem circular no Brasil, 3.292 estações, 201 oficinas e postos, 1.711 clientes, 302 mercadorias (126 produtos), 377 trechos ferroviários, além de outros elementos de menor relevância que estão disponíveis no SIGO, em tela ou relatório.

A criação dos C.C.O. - Centros de Controle Operacional, com seus painéis e terminais de vídeo, por outro lado, veio possibilitar aos gerentes do Sistema, no âmbito de uma filosofia de processamento "on line" onde os dados e informações estão, praticamente em tempo real, disponíveis a todos os usuários, dirigir suas ações, de forma tempestiva e concentrada sobre os problemas relativos à distribuição de locomotivas e vagões vazios, ao acompanhamento da circulação dos trens, à visualização dos clientes com suas necessidades e recursos e aos congestionamentos de pátios e terminais, além das restrições de via.

Durante o exercício, foram executados, com recursos do Projeto SIGO, as seguintes obras e serviços:

- os novos CPD's de Belo Horizonte, Salvador e da Administração Geral, representando um investimento superior a 3 bilhões de cruzeiros;
- as obras de ampliação e/ou modernização em 80 estações ferroviárias para permitir a instalação e funcionamento, em boas condições ambientais e técnicas, dos terminais de vídeo TI - 100 do Sistema, e
- a reforma de 750 km de linhas físicas de telecomunicações, bem como a aquisição de 7 centros seletivos com 79 ramais e aproximadamente 100 telefones de concessionárias locais, permitindo a transmissão em segurança dos dados e informações do SIGO, bem como uma melhoria na qualidade dos serviços.

A instalação de 10 computadores COBRA 540, além de outros equipamentos periféricos, permitiu a ampliação da capacidade de processamento e, presentemente, de 1.000.000 a 1.200.000 informações por mês são geradas pelo Sistema nas quatro Regionais (SR.2, SR.3, SR.5 e SR.6).

Até o final do exercício, foram concluídos os treinamentos de mais de 6.000 empregados, de agentes a engenheiros, nos cursos de Coleta de Dados, Digitação, Consulta, Gerencial I e Operação dos Equipamentos COBRA 540.

Campanha de Economia de Combustíveis

No período 1984/85, a redução do consumo de óleo diesel na RFFSA, expresso em litros/toneladas-quilômetro brutas, foi de 3,1%, traduzindo uma economia de 13 milhões de litros.

Tiveram prosseguimento, no exercício, os trabalhos de remodelação de Postos de Abastecimento de locomotivas, cujas instalações foram consideradas deficientes e geradoras de perdas e desperdícios.

O programa compreendeu melhoramentos em 17 postos, com um investimento de Cr$ 1,9 bilhão.

MATERIAL RODANTE

Desempenho Operacional

Os principais indicadores do desempenho operacional da frota de locomotivas e vagões, no exercício, estão consignados no quadro a seguir, onde se constata, em relação a 1984, um aumento de 8,1% na produtividade das locomotivas e a redução de 3,1% no consumo de óleo diesel. Quanto aos vagões, sua produtividade aumentou de 10%, sendo que a rotação média baixou de 7,4%.

DISCRIMINAÇÃO	UNIDADE	1984	1985	VARIAÇÃO (%)
Locomotivas				
Taxa de disponibilidade	%	75	73	- 2,8
Produtividade	10^3 TKU/loco	40088	43317	+ 8,1
Percurso médio anual	km	52740	54626	+ 3,6
Consumo médio de diesel	litros/10^3 TKB	6.4	6.2	- 3,1
Vagões				
Taxa de disponibilidade	%	90	91	+ 1,1
Produtividade	10^3 TKU/vagão	917	1009	+ 10,0
Veloc. média de rotação	dias	8,1	7,5	- 7,4
Nº de carregamentos	1000	1555	1574	+ 1,2
Relação TKB/TKU	-	1,8	1,7	- 5,6

Existência

A frota da RFFSA existente em 31 de dezembro de 1985 era a seguinte:

Locomotivas diesel-elétricas (1) 1630

Locomotivas elétricas 47

Locomotivas a vapor 24

Carros motores elétricos	18
Trens-unidade diesel	12
Trens-unidade elétricos (2)	9
Automotrizes	25
Carros de todos os tipos	1223
Vagões (3)	47064

(1) Inclusive locomotivas cedidas à CBTU

(2) De longo percurso da CSP.4

(3) Inclusive 3782 vagões particulares

Não houve material rodante novo incorporado à frota em 1985, cabendo notar, entretanto, que o programa de recuperação de locomotivas possibilitou a entrega ao tráfego de 126 unidades. No que se refere a vagões, o respectivo programa de recuperação significou a volta ao tráfego de 1800 unidades, em todas as Superintendências Regionais.

O material baixado no período foi o seguinte:

Vagões (da RFFSA)	311
Locomotivas diesel-elétricas	4
Locomotivas elétricas	16

ENGENHARIA

GENERALIDADES

No decorrer de 1985, a Área de Engenharia, principalmente o subsistema de via permanente, foi afetada de modo significativo pelo quadro de restrições orçamentárias vigente, impondo a continuidade de uma política de aplicação de recursos dentro de critérios de absoluta prioridade, a saber:

- prioridade de investimentos em segmentos da malha cujo estado estava a comprometer a realização de correntes de transporte de expressiva participação na receita da Empresa;
- adoção de soluções técnicas de menor custo e de rápida maturação, e
- elaboração de projetos de recuperação e aprimoramento dos programas e dos métodos de trabalho de manutenção.

Ao início do segundo semestre, o gerenciamento da implantação da Ferrovia do Aço, antes a cargo da Diretoria Especial da Ferrovia do Aço, passou, com a extinção daquela Diretoria, a ser exercido pela Divisão de Infra-estrutura da Diretoria de Engenharia (RD nº 40/85, de 11.07.85).

Pelo mesmo ato, as atividades referentes à implantação dos sistemas da Ferrovia do Aço, inseridas no Programa de Eletrificação do Triângulo Econômico - PELTREC, ficaram afetas à Gerência de Projetos Especiais, subordinada à Divisão de Eletrotécnica da Diretoria de Engenharia.

VIA PERMANENTE

Dentro do projeto geral de recuperação da malha em operação da Empresa, as intervenções na superestrutura da via resultaram nos números constantes do quadro abaixo:

	Unidade	Produção do ano	Meta prevista	% sobre a meta
Remodelação	km	363	627	58
Manutenção (Revisão Total - RT)	km	4.096	5.957	69

Na remodelação da via, a produção obtida ultrapassou a marca atingida no ano anterior, que foi de 258 km, mas no que tange à manutenção, o resultado de 1985 foi inferior, representando tão somente 18% da extensão total da malha (contra 20% em 1984). Considerando que o ciclo médio de manutenção da via é de 4 anos, conclui-se que, nos dois exercícios em confronto, deixou-se de cumprir extensões razoáveis abrangidas pelo programa de conserva cíclica, o que significa uma degradação da via que terá que ser recuperada nos anos seguintes.

Nas realizações mencionadas no ítem anterior, foram empregados materiais nas seguintes quantidades:

MATERIAIS	UNIDADE	REMODELAÇÃO	MANUTENÇÃO (RT)	TOTAL
Trilhos	km linha	230	224	454
Dormentes de Madeira	unid.	261.361	1.749.763	2.011.124
Tratados	unid.	244.593	1.364.000	1.608.593
Não Tratados	unid.	16.768	385.763	402.531
Dormentes de Concreto	unid.	67.792	9.865	77.657
Dormentes de Aço (reemprego)	unid.	-	4.640	4.640
Pedra para lastro	m³	203.830	304.890	508.720

Considerando todos os trabalhos relacionados com a Via Permanente: Remodelação, Manutenção (Revisão Total-RT, ou Conserva Cíclica Programada, e Fora de Revisão Total-FRT), foram aplicados os seguintes quantitativos de material, em números redondos:

. trilhos (novos e reemprego) ..... 774 km
. dormentes de madeira ..... 2.851.634 u
. dormentes de concreto ..... 86.487 u
. dormentes de aço (reemprego)..... 7.899 u
. pedra britada para lastro ..... 1.055.245 m³

Nos serviços de controle da vegetação ao longo da faixa de domínio, foram tratados 3.024 km com herbicidas (42 t), representando 13% da extensão da malha da Empresa. A parcela restante recebeu capina manual, executada por pessoal próprio.

Os hortos florestais da Empresa produziram 19.441 dormentes roliços, 173.648 dormentes prismáticos, 18.080 mourões roliços de eucalipto, 1.276 m³ de madeira serrada e 6.234 m³ de madeira em toros. No tocante a reflorestamento, foram plantadas 244.907 mudas de eucalipto.

Nas usinas de tratamento de dormentes da RFFSA foram tratados 2.073.330 dormentes (88% do programado), com um consumo de 8.098 t de preservativos.

Nos estaleiros de soldagem elétrica foram realizadas 52.627 soldas.

INFRA-ESTRUTURA

- Estudos e Projetos

Dentre os estudos e projetos de engenharia cobrindo a infra-estrutura

da via, pontes e demais obras de arte nas diversas superintendências, destacaram-se, entre outros:

. ligação Campina Grande - Patos (projetos de recuperação de aterros e recomendações para estabilização de cortes);
. variante Bambui - Ibiá (estudos iniciais);
. contorno de Cachoeiro de Itapemirim (estudos iniciais);
. projetos, em andamento, de restauração e consolidação da infra-estrutura do trecho da cremalheira, na ligação Santos - Jundiaí;
. ligação Desvio Ribas - Tibagi (projeto executivo em fase de conclusão). Esta ligação, com cerca de 15 km de extensão, objetiva retirar a ferrovia da zona urbana de Ponta Grossa, reduzindo o percurso entre Engº Gutierrez e Desvio Ribas em cerca de 30 km;
. trecho Gen. Luz - Roca Sales - São João (Tronco Sul) - cadastramento dos problemas técnicos, num total de 210 km;
. trecho Mapele - Afligidos (início dos estudos para a sua recuperação), e
. assessoria técnica à CBTU - DEMETRÔ e à Superintendência de Projetos Especiais.

- Obras

Com a política da Empresa voltada prioritàriamente para o melhoramento das linhas existentes, as obras de construção de ramais, variantes e obras novas não tiveram maior expressão.

Assim, ressalvando a Ferrovia do Aço, pode-se dizer que foram realizadas obras de pequena monta, todas elas voltadas para o melhoramento e a recuperação da infra-estrutura, em particular para a ampliação de pátios.

Prosseguiram, no exercício, os serviços de melhoramentos da infra-estrutura do Tronco Sul, com a execução de obras nos trechos Gen. Luz - Roca Sales, Lages-São Felipe e São Felipe-Mafra.

- Pontes

Teve prosseguimento, em 1985, o programa de reforço e recuperação das estruturas existentes. Das 4866 pontes, viadutos e passagens cadastradas (inclusive subúrbios), 3950 já tiveram suas condições levantadas (81%). Durante o exercício ficaram concluídos os serviços de reforço ou substituição em 37 obras de arte.

FERROVIA DO AÇO

As obras da Ferrovia do Aço (ligação Belo Horizonte - Jeceaba - Volta Redonda) foram suspensas no decorrer do exercício de 1984, por decisão governamental, num quadro de estrita limitação de recursos.

Na oportunidade dessa definição, em conformidade com a política do Governo Federal de se conferir prioridade ao transporte metropolitano de massa, o Decreto nº 89.396, de 22.02.84, autorizou a RFFSA a mudar a denominação e objeto social da Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. - ENGEFER para Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, atribuindo-lhe a execução dos planos e programas do transporte ferroviário urbano.

Pelo mesmo decreto, a RFFSA absorveu as atribuições da ex-ENGEFER, criando-se para tal a Diretoria Especial da Ferrovia do Aço, que passou a ter como missão supervisionar as obras daquela Ferrovia.

Posteriormente, com a extinção daquela Diretoria, o gerenciamento da implantação da Ferrovia passou a ser exercido, a partir de julho de 1985, pela Divisão de Infra-estrutura da Diretoria de Engenharia, enquanto que as atividades referentes à implantação dos sistemas, inseridas no Programa de Eletrificação do Triângulo Econômico RJ/SP/BH (Belo Horizonte) ficaram a cargo da Gerência de Projetos Especiais, subordinada à Divisão de Eletrotécnica dessa Diretoria.

- Situação Atual do Empreendimento

No que diz respeito ao trecho prioritário Jeceaba - Itutinga - Volta Redonda, permanece inalterada a situação retratada no Relatório Anual de 1984, que, em resumo, registra o seguinte:

- Infra-estrutura

Os serviços de terraplenagem estão praticamente concluídos, correspondendo a uma movimentação de cerca de 143 milhões de metros cúbicos de materiais, o que corresponde a cerca de 98% do total previsto para o trecho.

Como complemento ao já executado, restam as obras na denominada Alça de Floriano, interligação sul da Ferrovia do Aço com o ramal de São Paulo.

. Obras de Arte Especiais

Acham-se concluídos 91 pontes e viadutos dos 95 previstos, o que representa 96% de realização.

Cabe assinalar que das 4 obras restantes, 3 situam-se na Alça de Floriano e apenas 1 no subtrecho Itutinga- Saudade.

Estão vasados 71 dos 72 túneis do trecho, o que representa uma extensão de quase 52 km, ou seja, 99% do total previsto.

Estão ainda pendentes o vasamento do túnel na Alça de Floriano e a aplicação de revestimento de segunda fase em alguns túneis já perfurados.

. Superestrutura

Estão lançados cerca de 34 km de linhas, o que representa 10,6% do total previsto para a linha principal (320 km).

Do material de superestrutura já adquirido e estocado, grande parte foi cedido e/ou transferido às Superintendências Regionais e outros órgãos do sistema de Transporte Metropolitano (atual CBTU).

. Sistemas e Locomotivas

Os trabalhos relativos aos projetos dos Sistemas Operacionais (Eletrificação, Sinalização e Telecomunicação) da Ferrovia do Aço, encontram-se virtualmente encerrados, restando a ser concluída pequena parcela relativa ao projeto de Sinalização. Foram iniciados os projetos relativos ao trecho Saudade-Brisamar.

As encomendas de materiais e equipamentos até hoje realizadas perfazem 84% do valor total contratual, tendo sido recebidos aproximadamente 32% do encomendado.

- Situação Financeira

Foram investidos na Ferrovia do Aço, até o final de 1984, cerca de US$ 1,670,000,000, assim distribuídos:

- Infra-estrutura 88%
- Superestrutura 1%
- Sistemas e locos 11%

A conclusão da Ferrovia do Aço, em seu trecho prioritário Jeceaba-Saudade, poderá ser efetivada por etapas, a um custo estimado de US$ 450 milhões (11% desse total correspondendo à infra-estrutura, 33% à superestrutura e 56% a sistemas elétricos e locomotivas).

- Conservação e Manutenção

Em virtude da paralisação das obras de construção da Ferrovia, e com o intuito de preservar os serviços já realizados e de resguardar a plataforma implantada contra desgastes prematuros, ou mesmo contra a deterioração, as atenções foram voltadas para a conservação do trecho, de forma a minimizar os custos, os trabalhos e os prazos quando de uma eventual retomada das obras.

Em 1985, foi mantido o esquema de serviços rotineiros de limpeza do sistema de drenagem superficial e tratamento das erosões menores, com emprego de uma pequena turma de conserva no trecho Belo Horizonte - Jeceaba, cujas obras haviam sido paralisadas em 1979.

Maior ênfase e cuidados foram dados ao trecho prioritário Jeceaba - Volta Redonda, com cerca de 300 km, para o qual foram direcionados os meios em pessoal e equipamentos disponíveis e que foram reforçados com a contratação de mão de obra não especializada local e com recebimento dos equipamentos e veículos adquiridos em 1984.

A partir de setembro, os serviços de conservação do trecho prioritário foram em parte atribuídos ao 2º Batalhão Ferroviário, Unidade de Construção do Exército, que, por força de convênio celebrado entre a RFFSA e a Diretoria de Obras de Cooperação. ficou responsável pela conserva e manutenção do trecho Jeceaba - Bom Jardim de Minas.

- Perspectivas para o Empreendimento

As obras necessárias à conclusão da infra-estrutura e o lançamento da via permanente, no trecho Jeceaba - Saudade, representam uma pequena parcela do custo total do empreendimento, cerca de 10%, e permitiriam a utilização da ferrovia, com tração a óleo diesel, naquele trecho, em um prazo de aproximadamente dois anos após o reinício das referidas obras.

Em face às condições atuais de tráfego da Linha do Centro e o esperado crescimento da demanda, nos próximos anos, de produtos siderúrgicos e calcários, vem o Governo Federal estudando o reinício das obras da Ferrovia do Aço, considerando-se, inclusive, a possibilidade da obtenção de recursos de outras empresas que utilizam o transporte ferroviário.

ELETROTÉCNICA

- Projetos

Com relação à Ferrovia do Aço, foram concluidos os projetos de eletrificação e telecomunicações, encontrando-se em fase final o de sinalização.

Dos demais empreendimentos, cabe citar:

. o estudo da eletrificação da linha tronco da Divisão Operacional de Tubarão, com a adaptação do projeto existente aos equipamentos adquiridos para a Ferrovia do Aço;
. o acompanhamento do projeto do sistema LAE - licenciamento automático entre estações - para linhas de baixa e média densidades de tráfego e de sistema de sinalização de pátios de manobra;
. o projeto de eletrificação, em andamento, da Linha do Centro, no trecho Saudade - Brisamar, e a
. conclusão do projeto de sinalização, a nível de licitação internacional, para os segmentos dos Corredores de Exportação do Paraná e de Goiás - Minas Gerais, o mesmo acontecendo para os novos sistemas de telecomunicações desses Corredores e para o trecho Saudade - Barra do Piraí - Ponta de Santo Antônio da SR.3.

- Obras

Face à exiguidade dos recursos orçamentários, a implantação dessas atividades não foi muito desenvolvida, caracterizando-se pela execução da:

- sinalização de pátios e instalação de passagens de nível;
- implantação parcial do CTC do ramal de S. Paulo, no CCO de Juiz de Fora;
- construção de 199 km de linhas físicas na SR.2, reconstrução ou reforma de 22 km na SR.4, 188 km na SR.6, 140 km na SR.7 e 17 km na CSP.tb, e
- execução e/ou melhoria de iluminação de pátios.

SUBÚRBIOS DE FORTALEZA E RECIFE

Deu-se prosseguimento, no exercício, às obras e serviços previstos para os sistemas de transporte suburbano de Fortaleza e Recife (Linha Sul), ainda a cargo da RFFSA, obras e serviços esses compreendidos nos respectivos Planos de Melhoramentos do Transporte Ferroviário de Passageiros.

Tais Planos têm por objetivo, no caso de Fortaleza, aumentar a capacidade de transporte para atender a demanda gerada pelos conjuntos habitacionais existentes e em construção, ao longo das Linhas Tronco Norte e Sul, bem como aumentar a confiabilidade do sistema, principalmente na Linha Tronco Norte; enquanto que no Recife visa-se, principalmente, atender à demanda e, também, consolidar o transporte de passageiros e a separação física e operacional do transporte de cargas.

As principais realizações e resultados, no ano de 1985, são apresentados a seguir:

- Fortaleza

. Obras e Serviços

Via Permanente

conclusão da superestrutura da 2ª linha no trecho Aracapé-Pajuçara, na Linha Tronco Sul, com uma extensão de 3 km, e início da construção da superestrutura da 1ª linha no trecho Álvaro Weyne - Antonio Bezerra, da Linha Tronco Sul, com uma extensão de 3km;

construção do pátio de Couto Fernandes;

vedação da faixa de domínio - construção de 1.440 m de muro de concreto armado pré-moldado, e

construção de uma passarela metálica para pedestres na esplanada de Maracanaú.

Estações

conclusão da estação de Pajuçara;

construção da estação de Esperança, com plataforma de 180 m;

prolongamento de 120 para 180m, de uma plataforma da estação de Mondubim;

melhoria nas estações de Caucaia e de Couto Fernandes, e

instalação de novo sistema de iluminação na estação de Otávio Bonfim.

Sinalização e Telecomunicação

conclusão da sinalização, para licenciamento de trens, nos trechos Aracapé - Pajuçara, acesso ao pátio de Maracanaú, pátio de Couto Fernandes e Parangaba-Vila Pery e Mondubim;

aquisição e instalação de um sistema de rádio VHF, constituído de um rádio transceptor fixo instalado no Centro de Movimento de João Felipe e três rádios transceptores móveis instalados em locomotivas, e

construção de uma linha física de comunicação, no trecho João Felipe-Caucaia.

. Operação

Passageiros transportados: 13,8 milhões (acréscimo de 18% em relação a 1984), sendo 5,4 milhões na Linha Tronco Norte (39%) e 8,4 milhões na Linha Tronco Sul (61%):

Número de trens formados: 17.825 (+ 2,5%)

Frota: 41 carros de subúrbio, tipo PIDNER.

- Recife (Linha Sul)

. Obras e Serviços

Via Permanente

duplicação dos trechos Boa Viagem - Prazeres e Ângelo de Souza - Pontezinha;

construção de três passarelas para pedestres (Verlon, Pontezinha e Nona Travessa Júlio Maranhão), e

construção de ponte rodoviária sobre o rio Capibaribe, visando eliminar uma passagem de nível e solucionar problema de tráfego no complexo do Cabanga.

Estações

reforma das estações de Afogados e Boa Viagem, e

construção das estações de Castelo Branco e Ângelo de Souza.

Sinalização e Telecomunicação

implantação de sistema de rádio VHF terra-trem e sinalização de passagens de nível, e

implantação de painel de comando e supervisão de Prazeres, incluindo a sinalização do trecho Prazeres-Ângelo de Souza - Entroncamento Prazeres-Lacerda.

. Operação

Passageiros transportados: 10,8 milhões (acréscimo de 29% em relação a 1984);
Número de trens formados: 15.071 (+ 20%).

PROGRAMAS ESPECIAIS

GENERALIDADES

A Superintendência de Programas Especiais foi criada em 11 de julho de 1985, através da RD nº 38/85, com a finalidade de gerenciar a implementação do Projeto dos Corredores de Exportação Goiás-Minas Gerais e do Paraná.

Esse Projeto compreende dois grandes campos de atuação: Investimentos e Desenvolvimento Institucional.

O primeiro, objetivando a ampliação da capacidade de transporte dos corredores envolvidos, compreende obras de reabilitação da infra e da superestrutura, aquisição de máquinas e equipamentos de manutenção, aquisição e instalação de sistemas de telecomunicação em micro-ondas e de equipamentos para sinalização, construção de pátios de triagem e melhoria de oficinas e de instalações intermodais.

O segundo campo, abrangendo a empresa como um todo, engloba uma série de Planos de Ação, visando a redução de custos, a implementação de estratégias de comercialização, a melhoria dos sistemas empregados na administração das operações e da manutenção, o desenvolvimento do planejamento e coordenação dos transportes, assim como treinamento gerencial.

Para a execução do Projeto estão previstos recursos da ordem de 422 milhões de dólares, assim distribuídos por fontes e usos:

FONTES	US$ milhões
BIRD	200.0
BNDES	54.1
RFFSA	118.0
União	42.3
Créditos Suplementares	7,6
TOTAL	422.0

USOS	US$ milhões
Desenvolvimento Institucional	7.3
Corredor Goiás- Minas	179.3
Corredor do Paraná	213.9
Eventuais (Físicos e/ou de Preços)	21.5
TOTAL	422.0

DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO PROJETO DOS CORREDORES DE EXPORTAÇÃO

Investimentos

Remodelação da infra e/ou superestrutura da via, nos trechos mais críticos dos dois Corredores, compreendendo:

- Obras de infra-estrutura
  - . estabilização de cortes e aterros;
  - . melhoria nos sistemas de drenagem, num total de 650 km de linha no Corredor Goiás-Minas Gerais e 600 km no Corredor do Paraná;
  - . remodelação de pontes, em ambos os corredores, e de túneis no Paraná, e
  - . ampliação de desvios existentes e construção de novos.
- Obras de superestrutura
  - . substituição de trilhos, dormentes, fixações e/ou lastro, perfazendo um total de 650 km de linha no Corredor Goiás - Minas Gerais e 950 km no Corredor do Paraná.

Melhoramentos dos sistemas de telecomunicações e de controle de tráfego em trechos de alta densidade de tráfego.

- Instalação de sistemas de telecomunicações automáticos interligados ao sistema central de controle, abrangendo cerca de 192 km em Minas Gerais e 254 km no Paraná.

Remodelação e melhoria de pátios, oficinas de manutenção de locomotivas e vagões e postos de serviço.

- Construção de novos pátios de distribuição de carga, sendo um em cada Corredor, e expansão e/ou remodelação de outros nove já existentes. Ampliação e/ou reequipamento de algumas oficinas, bem como, instalação de novos postos de abastecimento de locomotivas e postos de serviço.

Melhoria das transferências intermodais, com a construção de quatro terminais no Corredor Goiás-Minas Gerais e quatro no Corredor do Paraná.

Desenvolvimento Institucional: Planos de Ação

Um processo de modernização dirigida dos componentes institucional, organizacional, administrativo e gerencial de uma empresa do porte, complexidade e diversificação da RFFSA deve abranger, necessàriamente, um amplo conjunto de

objetivos, estratégias, planos e programas de atuação, com prazos distintos de implementação. A partir desse conjunto, colocou a RFFSA como prioritários, para implementação a curto prazo, os seguintes planos de ação:(a) montagem de um Sistema de Planejamento Estratégico; (b) desenvolvimento e implantação de Sistema de Compensação Financeira; (c) elaboração de Plano Diretor de Gerência de Operações e Manutenção; (d) Treinamento Gerencial. Esses planos são descritos a seguir:

Sistema de Planejamento Estratégico

A introdução de um sistema de planejamento estratégico - corporativo é inerente à política visada de condução da RFFSA como empresa. Propõe-se um avanço qualitativo no processo de planejamento, dando-lhe um caráter mais permanente, contínuo e explícito, e com bases, organizacional e gerencial, adequadas a essa tarefa.

O desenvolvimento do sistema terá como principais etapas: (a) elaboração dos termos de referência específicos; (b) definição do modelo do sistema ; (c) elaboração do plano estratégico, como documento-piloto; (d) elaboração dos planos corporativos; (e) consolidação de c e d no Plano de Ação Estratégico; e (f) atualização dos planos, em base trimestral.

Sistema de Compensação Financeira

Esse sistema visa operacionalizar, no âmbito da RFFSA, o Decreto-Lei nº 2.178, de 04.12.84, e sua implantação exigirá as seguintes etapas: (a) concepção e elaboração definitiva do processo; (b) elaboração da base informativa relativa aos serviços e ramais não comerciais, e critérios para sua atualização; (c): ciclo de decisão a nível estratégico: análise conjunta da SEPLAN e MT quanto aos serviços e ramais considerados não rentáveis sob os pontos de vista comercial e empresarial; (d) ciclo de decisão, a nível técnico, relativo ao nível de serviços, custos e investimentos necessários; (e) estimativa das receitas derivadas da compensação; e (f) atualização da base de informação e renovação do ciclo.

Plano Diretor de Gerência de Operações e Manutenção

A partir de 1978, em unidades piloto, e após 1982 com abrangência nacional, a RFFSA vem desenvolvendo estudos e implantando seu sistema computadorizado de informações gerenciais para a operação (SIGO). Em virtude da aceleração conferida ao projeto global de modernização da malha, a RFFSA decidiu antecipar os objetivos de longo prazo do Projeto SIGO, iniciando um conjunto de estudos voltado a definir e apoiar a implantação da Fase 2 do referido sistema. Esta fase deverá conter o exame das implicações organizacionais associadas aos processos de decisão e fluxo de informações requeridos para o aprimoramento da

gerência operacional, em seus níveis operativo, tático e estratégico.

Treinamento Gerencial

A RFFSA desenvolverá um amplo programa de capacitação de recursos humanos, abrangendo tanto a Administração Geral como as Superintendências Regionais, em técnicas gerenciais avançadas, tanto as de caráter geral como as de caráter específico (comercialização, manutenção, operações, pessoal, entre outras). O programa deverá envolver o treinamento de aproximadamente 200 técnicos e a formação de 20 instrutores, estes para assegurar a subsequente multiplicação e maior expansão do programa, em especial no âmbito das diversas Superintendências Regionais.

LICITAÇÕES

No último trimestre do exercício foi dado início ao processo de licitações para a execução de lotes de obras em linha corrida, construção e/ou ampliação de desvios de cruzamento e aquisição de materiais e equipamentos.

No que diz respeito a lotes de obras, foram realizadas as seguintes licitações:

LOCALIZAÇÃO/LOTE	EXTENSÃO (km)	VALOR (US$)
- Corredor Goiás - Minas (8 lotes)		
Garças de Minas - S.Antonio do Monte (lote 3)	72	1,792,973
Vespasiano - G.Carneiro (lote 7)	32	1,999,991
Sub-total	104	3,792,964
- Corredor do Paraná (12 lotes)		
Paissandu-Londrina (lote 9)	137	2,294,257
Bairro dos Franças-Leonardos - (lote 11)	45	2,427,958
Sub-total	182	4,722,215
TOTAL	286	8,515,179

Quanto à construção de desvios, foram realizadas 3 licitações, relativas a 5 desvios no Corredor do Paraná, localizados nos kms. 45 e 93 (lote 57); 179 e 241 (lote 56), da linha Paranaguá - Uvaranas, e km 503 (lote 55), da linha Uvaranas - Apucarana, no valor total de US$ 1.289,054, assim distribuídos

Lote 55 ..... US$ 350,029
Lote 56 ..... US$ 548,045
Lote 57 ..... US$ 390,980

Em relação a materiais e equipamentos, foram levadas a efeito 3 licitações relativas a aparelhos de mudança de via (AMV's), fixações e acessórios, a seguir discriminados:

Lote 52 - 25 AMV's ..... US$ 249,994

Lote 53 - Arruelas de Pressão e Retensores ..... US$ 313,012

Lote 54 - Acessórios (tirefonds e parafusos) ..... US$ 337,002

900,008

Todas as licitações foram de âmbito nacional.

SEGURANÇA INDUSTRIAL

GENERALIDADES

O trabalho de conscientização desenvolvido pela Área de Segurança Industrial, no sentido de que segurança é parte inerente a todas as atividades da Empresa e que uma operação segura, por sua continuidade e regularidade, não prejudica a quantidade nem a qualidade da produção, permitiu que, no ano de 1985, se obtivesse uma redução de 4,3% no número de acidentes de tráfego e de 5,2% no de acidentes de trabalho.

Esses índices são mais expressivos, se for levado em conta o fato de que, no mesmo período de tempo, a produção de transporte da Empresa cresceu 10,7%. Entretanto, muito embora tais resultados sejam significativos, as médias diárias de 13 acidentes de tráfego e 15 acidentes de trabalho mostram que ainda há muito o que fazer nessa área.

Nesse sentido, deu-se continuidade à consolidação e estruturação do Sistema de Segurança Industrial, bem como de seus procedimentos de trabalho, enfatizando-se os aspectos ligados ao treinamento, inclusive no campo da prevenção e combate a incêndios.

Durante o exercício, passaram a integrar a Diretoria de Segurança Industrial, o Departamento de Segurança Empresarial (com a nova denominação de Departamento de Segurança Patrimonial) e a Auditoria Interna da Empresa.

SEGURANÇA DO TRABALHO

No que se refere a acidentes de trabalho, o total verificado (5407) foi inferior em 5,2% ao observado em 1984. O número de dias perdidos (95.352) também apresentou redução em relação ao exercício anterior (- 17%). Embora apenas 15% dos acidentes tenham gerado perda de trabalho superior a 15 dias, a média anual de afastamento continua elevada, superando os 20 dias por acidente.

A participação dos empregados na discussão de acidentes de trabalho se fez através de 1008 reuniões promovidas pelas 139 Comissões Internas de Prevenção de Acidentes (CIPAS) instaladas na Empresa, com a participação de 12.826 empregados.

Realizaram-se ainda, no decorrer do exercício, 42 Semanas Internas de Prevenção de Acidentes de Trabalho, com a participação, inclusive, de técnicos de outras Empresas e Entidades.

Dentro de um programa voltado para áreas e atividades específicas, foram realizadas 9480 inspeções das condições de trabalho do pessoal de via permanente, dos manobradores, em oficinas e depósitos, nas cabines de locomotivas, além de inspeções de alojamentos de maquinistas e pessoal de tração.

Além disso, foram promovidos em todas as Superintendências Regionais 3.940 treinamentos, envolvendo 14.312 empregados, num total de 11.436 horas, na adoção de medidas preventivas de acidentes e na identificação de seus riscos.

Cumpre salientar que durante o ano de 1985 foi intensificado, em todos os órgãos da Empresa, o treinamento em prevenção e combate a incêndio, tendo sido inclusive promovido a implantação de campos de treinamento, adestramento de brigadas de combate a incêndio, além de 6 exercícios de emergência. Esses exercícios, simulando acidentes com trens ou mercadorias perigosas (gasolina, amônia e gás liquefeito de petróleo), foram realizados em distintos pontos da RFFSA, abrangendo ação não só do pessoal ferroviário, como de Prefeituras locais, Corpos de Bombeiros, Exército, Polícias Militar e Rodoviária, órgãos de defesa civil, produtores das mercadorias, entidades de proteção ao meio ambiente e a própria população das regiões onde se promoveu a emergência.

- Investimentos

Além das melhorias operacionais e dos investimentos promovidos pelos órgãos de engenharia e de transporte, foram aplicados, no exercício, cerca de Cr$ 40 bilhões em equipamentos de proteção individual e coletiva, totalizando 221.901 equipamentos, bem como em serviços e obras de segurança do trabalho e na prevenção e combate a emergências com cargas perigosas.

Foram recebidos 6 dos 12 caminhões programados para atendimento preliminar das situações de emergência, enquanto se deslocam os trens de socorro; quanto a estes últimos, 29 deles receberam equipamentos novos, inclusive para combate a incêndio e baldeação de combustível líquido.

PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRÁFEGO

O número de acidentes de tráfego (4839), representou uma redução de 4,3% em relação ao exercício anterior. Desses acidentes, 3537 (77%) referiram-se a descarrilamentos.

A via permanente, em que pese sua melhoria progressiva, foi responsável por 60% dos descarrilamentos ocorridos, sendo imputados ao tráfego outros 15%, o que ensejou ser enfatizada a necessidade de reciclagem do pessoal de operação, na observância dos regulamentos e instruções vigentes, e a conveniência de melhor supervisão, a ser desenvolvida mediante amplo programa de treinamento dos quadros

de chefia e supervisores em técnicas de controle gerencial.

Tendo em vista que a prevenção do acidente encontra seu embasamento na análise dos incidentes ou quase acidentes, foi desenvolvida por este subsistema uma metodologia de registro de todas as ocorrências ferroviárias (acidentes, avarias, irregularidades e anormalidades).

A quantidade de elementos manuseados (cerca de 12.000 ocorrências / ano, das quais 40% relativas a acidentes), determinou a implantação de sistema computadorizado para estatística de ocorrências ferroviárias,com emissão de relatórios específicos para o atendimento tempestivo de vários níveis de necessidade dos órgãos de operação e manutenção, permitindo-lhes melhores ações gerenciais na prevenção e controle de ocorrências.

Constatou-se assim que no ano de 1985 as interrupções por acidentes representaram 43% do tempo de interrupção total, cabendo 39% a anormalidades, 17% a avarias e 1% a irregularidades.

O alto índice de participação de anormalidades deveu-se às fortes chuvas que assolaram diversas Regionais, provocando inúmeras obstruções da via. Na SR.1, as intempéries foram responsáveis por 63% da interrupção.

Dos 4839 acidentes de tráfego verificados, 37% ocorreram em pátios.

No desempenho de suas atividades esse subsistema promoveu, ao longo do exercício, a emissão ou elaboração, entre outras, das seguintes normas e/ ou projetos de normas:

- construção de postos de abastecimento de locomotivas;
- índice de segurança operacional em postos de abastecimento;
- limpeza e reparo nos tanques de armazenagem de derivados de petróleo;
- materiais e equipamentos de combate a incêndio - especificações e manutenção;
- padronização de relatórios de atividades dos órgãos de Segurança Industrial;
- procedimentos relativos ao adicional de periculosidade, e
- terminologia e classificação de passagens de nível.

Foi desenvolvido amplo programa de melhoramento das condições de segurança nas passagens de nível, buscando-se,em ação conjunta com órgãos governamentais, reduzir os acidentes (370 no exercício). Foi promovida, no período, a aquisição de 37 conjuntos de sinalização luminosa e sonora, com cancelas para a proteção ativa das passagens.

SEGURANÇA PATRIMONIAL

O Subsistema de Segurança Patrimonial, em sua ação de prevenção e combate ao furto de material ferroviário (em particular, de fios, cabos e sucatas) e de terceiros, promoveu, durante o exercício, reuniões de integração com o Departamento de Polícia Federal, Polícias Estaduais, FEPASA, METRÔ, TELERJ, LIGHT, CSN e COSIGUA, para a troca de experiências e estabelecimento de ações conjuntas.

Em que pese a pronta ação da segurança, o valor global dos furtos ocorridos superou a importância de Cr$5 bilhões, assinalando-se o furto de 1917 km de cabos e fios de comunicação e sinalização.

No que diz respeito ao problema específico da sucata, além da pró - pria fiscalização às vendas da empresa, a área de Segurança Patrimonial tem promovido medidas relativas à: agilização de seu recolhimento, incentivo para sua imediata venda, orientação quanto a obrigatoriedade de emissão de notas fiscais para permitir ação junto ao comércio de ferro velho, onde foram afixados cartazes prevenindo sobre a compra ilegal de material ferroviário, e intensificação da repressão contra os ladrões e receptadores, em conjunto com autoridades policiais e fazendárias locais.

AUDITORIA

No desempenho de suas tarefas, foram as seguintes as principais atividades desenvolvidas pela Auditoria Interna em 1985:

- Auditorias Ordinárias em postos de abastecimento de locomotivas, almoxarifados e órgãos contábeis e financeiros; Auditorias Especiais, com 74 recomendações, sobre moradias, terrenos e ramais desativados, adiantamento rotativo, disponibilidades financeiras, controle e aquisição de equipamentos, contratos de prestação de serviço, e controle de estoque.

PLANEJAMENTO

A Área de Planejamento, no ano de 1985, prosseguiu dando ênfase à sua função de agente integrador das atividades de planejamento da Empresa, buscando consolidar essas iniciativas nos campos técnico, administrativo e orçamentário.

O subsistema orçamentário foi amplamemte utilizado para dar consistência aos entendimentos da RFFSA com o Governo visando principalmente, em meio à uma conjuntura inflacionária, compatibilizar o programa de trabalho da Empresa com os recursos reais previsíveis.

Continuaram sendo desenvolvidos os processos tendentes a tornar viável o projeto empresarial da RFFSA, tendo sido dada sequência aos exames técnicos relativos a projetos de recuperação de trechos ferroviários rentáveis e de aquisição e modernização do material rodante, com apoio em esquemas financeiros confiáveis.

ESTUDOS E PROGRAMAS

Esse subsistema pautou sua atuação no sentido de proporcionar bases técnicas de decisão, necessárias à integração e coordenação dos diversos órgãos da Empresa com agentes financiadores, internos e externos. Nesse campo, merece destaque sua participação nos entendimentos com o BNDES relativos ao financiamento de projetos ligados a segmentos ferroviários prioritários e material rodante, e no gerenciamento dos contratos de financiamento com o BNDES destinados a investimentos nas Superintendências Regionais de Salvador, Belo Horizonte, Curitiba e Porto Alegre e nos programas de recuperação e modernização de locomotivas e vagões.

Outras atividades significativas nessa área, durante o exercício, foram o estudo e análise para conceituação e determinação da normalização contábil, a curto e longo prazos, e a consolidação dos Objetivos, Diretrizes e Metas da RFFSA para o período 1986/89.

ORÇAMENTO E ACOMPANHAMENTO

O subsistema de orçamento e acompanhamento, no decorrer do exercício, desenvolveu suas atribuições específicas buscando, sobretudo, racionali-

zar os trabalhos pertinentes ao seu campo de atuação. A partir do mês de setembro, todas as operações de rotina passaram a ser desenvolvidas com a utilização de micro computadores, entre elas, o Controle Orçamentário, através dos Sistemas de Execução Orçamentária de Custeio e Capital (SISEX); de Coordenação e Acompanhamento de Projetos (SISCAP) e de Custeio de Aplicações (SISCUST).

Dentre as atividades normais desenvolvidas pela área cabe destacar a elaboração, revisão e avaliação da execução dos orçamentos internos, do Orçamento Próprio, do Orçamento Plurianual de Investimentos e do Programa de Dispêndios Globais, além da participação no acompanhamento do Programa de Desenvolvimento dos Transportes Terrestres (PDTT), coordenado pela Secretaria de Transportes Terrestres do MT.

Cabe registar, finalmente, a criação de estrutura específica voltada ao atendimento das obrigações da RFFSA junto ao MT e SEST/SEPLAN.

DESENVOLVIMENTO DA ORGANIZAÇÃO

Em 1985, essa área desempenhou atribuições voltadas às áreas organizacional e administrativa da Empresa, consubstanciadas na elaboração de propostas de reformulação e na edição de normas técnicas e manuais pertinentes.

Cabe assinalar também que ficou afeta a esse subsistema a responsabilidade pela implantação do Programa de Desburocratização Empresarial na RFFSA, o PDE, instituído em julho/85 e inserido no contexto do Programa Nacional de Desburocratização, estando atualmente em curso os trabalhos relativos à matéria.

DESENVOLVIMENTO CIENTÍFICO E TECNOLÓGICO

Tiveram prosseguimento, no exercício, as atividades relativas a serviços de assessoria técnica, sob a forma de consultoria, assistência técnica ou de apoio tecnológico, previstas nos convênios e contratos celebrados entre a RFFSA e órgãos de pesquisa e Universidades (IPT/UNICAMP/FDTE).

Dentre essas atividades merecem destaque o desenvolvimento do sistema L.A.E. (Licenciamento Automático entre Estações) e da Máquina de Chave de Acionamento Hidráulico, o projeto de supervisão de Pátios de Manobra e os testes relativos à determinação de Tolerâncias de Manutenção e Segurança da Via Permanente.

Além dessas atividades foram também desenvolvidos trabalhos para diversos órgãos da Empresa, referentes a pesquisa e controle de qualidade de materiais e equipamentos.

ESTATÍSTICA

Dentre as funções desempenhadas pela Área de Estatística, devem ser destacadas as relativas à coleta, processamento e divulgação de estatísticas, tanto da RFFSA como do Sistema Ferroviário Nacional; o fornecimento de dados para diversas publicações especializadas, nacionais e estrangeiras; a elaboração de documentos e rotinas, visando reduzir os prazos de apresentação dos resultados do transporte de carga e de passageiros da RFFSA, assim como a elaboração de nova divisão da malha ferroviária nacional, por trechos.

CUSTOS

A Área de Custos desenvolveu suas atividades normais de apoio cabendo salientar, entretanto, o estudo, desenvolvimento e implantação do Modelo de Custos dos Pátios e Terminais da RFFSA, tendo sido o mesmo aplicado aos seguintes pátios da SR 3: Arará, Marítima, Praia Formosa, km 460, Alberto Flores, Pulverização e Barra do Piraí.

Estudos pertinentes ao aprimoramento do Sistema de Custos receberam atenção especial, levando em conta a necessidade de proporcionar adequado fundamento técnico à política tarifária da Empresa.

DOCUMENTAÇÃO

Dentre as atividades de rotina desenvolvidas no exercício pelo Setor Geral de Documentação, devem ser citadas as relativas à microfilmagem, em todas as suas etapas, e voltadas ao atendimento de várias áreas da Empresa, inclusive no que diz respeito ao acompanhamento e/ou implantação dessa atividade nas Superintendências Regionais; a normalização da apresentação de publicações editadas pela RFFSA e a elaboração do Manual de Normas de Apresentação das Publicações Oficiais dos órgãos vinculados ao MT.

PESSOAL

GENERALIDADES

No decorrer do exercício, a Área de Pessoal prestou ênfase ao relacionamento empresa-empregado, mantendo diálogo franco e permanente com as entidades representativas da classe ferroviária no sentido da solução harmônica das questões relevantes.

Ao mesmo tempo em que se perseguiram os objetivos de motivação do pessoal e ampliação das atividades de assistência ao ferroviário, permaneceram como diretrizes básicas a adequação, capacitação e reciclagem da força de trabalho que, associadas ao aprimoramento dos sistemas de controle, ensejaram a continuidade de ganhos de produtividade e redução de custos.

ADMINISTRAÇÃO DE PESSOAL

Dentre as atividades desenvolvidas por este sub-sistema ao longo do exercício, cabe destacar:

- a consolidação e expansão, através do Projeto SIAPES-(Sistema Integrado de Administração de Pessoal), dos serviços automatizados, abrangendo hoje a quase totalidade da Empresa;

- a ampliação dos trabalhos de Acompanhamento e Avaliação da Gestão de Pessoal nos órgãos da RFFSA;

- os estudos relativos à retificação e aprimoramento do Plano de Classificação e Cargos, e

- os entendimentos e negociações mantidos com as diversas representações classistas para solução dos pleitos trabalhistas.

CADASTRO E LOTAÇÃO

A força de trabalho da RFFSA, em 31/12/85, situou-se em 67.522 empregados, representando um decréscimo de 18.214 (21,2%) em relação à existente em igual data de 1984 (85.736 empregados). Da redução havida, a parcela de 15.522

corresponde às desvinculações da Divisão Especial de Subúrbios do Grande Rio e São Paulo e dos Consórcios Metrorec (Subúrbios de Recife e Demetrô (Subúrbios de Belo Horizonte), que passaram a integrar como Superintendências a Companhia Brasileira de Transportes Urbanos - CBTU.

Em relação ao pessoal enquadrado no Plano de Classificação de Cargos, seu efetivo, em 31/12/85, era de 64.060 empregados, correspondendo a uma redução de 15.906 (19,9%) em relação a 1984 (79.966 empregados). No ano de 1985 ocorreram 3.522 desligamentos, enquanto que as admissões nas diversas classes do referido Plano atingiram o total de 3.168, visando o provimento de cargos vagos em decorrência, primordialmente, das aposentadorias verificadas.

A evolução da força de trabalho nos últimos anos, comparada com aquela existente em 1963 (referencial),foi a seguinte, em números redondos:

milhares de empregados

ANO	FORÇA DE TRABALHO	VARIAÇÃO	ÍNDICE
1963	155	-	100
1980	89	- 6	57
1981	88	- 1	57
1982	84	- 4	54
1983	83	- 1	53
1984	86	+ 3	55
1985	68	-21	44

DESENVOLVIMENTO DE PESSOAL

As principais atividades desenvolvidas nessa área foram as seguintes:

- treinamento de 18.017 empregados, sendo 1 no exterior e 12 originários de outras Empresas;

- matrícula de 3.023 menores alunos aprendizes nos centros de formação profissional;

- concessão de estágios a 286 estudantes de nível superior e 169 de nível médio;

- inscrição de 36.368 candidatos a Processos Seletivos;

- aplicação de testes de conhecimento e exames psicológicos a, respectivamente, 37.513 e 9.250 candidatos inscritos em processos seletivos, e

- revisão psicológica de 4.859 empregados vinculados à segurança do tráfego.

ASSISTÊNCIA AO FERROVIÁRIO

Deu-se continuidade à política de propiciar um maior atendimento aos que exercem atividades mais penosas, e que representam a parcela mais significativa nos quadros da Empresa, como sejam aqueles que trabalham na Via Permanente, Oficinas e nos Transportes.

No tocante à área de Serviços Sociais, onde foram dispendidos Cr$8,2 bilhões de recursos do Fundo Social no programa de melhorias de alimentação do pessoal, merecem, também, destaque os seguintes fatos:

- fornecimento, ao longo da linha, de 3,7 milhões de refeições, o que corresponde a um aumento de 105% em relação ao número total de refeições servidas no ano anterior, além do 1,4 milhão servidas em restaurantes da Empresa;

- prestação de assistência materno-infantil, através de 106 creches, sendo 1 própria e 105 conveniadas ou contratadas, e

- aplicação de Cr$ 8,2 bilhões de cruzeiros do Fundo Social, sendo que Cr$ 4,2 bilhões na melhoria de alojamentos, restaurantes, refeitórios, áreas de lazer e quadras esportivas, e a parcela restante em instalações, atividades e melhorias das condições de atendimento aos empregados.

Na área de Saúde Ocupacional, os dados de maior relevo foram os seguintes:

- realização de 35.122 exames médicos de revisão periódica, 19% a mais do que em 1984, e 7.654 exames médicos pré-admissionais;

- concessão, após avaliações periciais de incapacidade para o trabalho, de 180 mil dias de licença para tratamento de saúde por conta da Empresa (22% de redução em relação ao ano anterior), enquanto que o licenciamento concedido pelo INPS totalizou 175 mil dias (redução de 42%).

- realização de 410 mil atendimentos médicos e paramédicos e 68.000 consultas na área odontológica.

MATERIAL

GENERALIDADES

No ano de 1985, a Área de Material buscou, fundamentalmente, o aperfeiçoamento da metodologia de trabalho e a consolidação da unificação dos procedimentos administrativos dos órgãos integrantes do Sistema de Material da RFFSA, de modo a maximizar seu rendimento e produtividade, bem como reduzir os custos inerentes às suas atividades.

Em cumprimento a essas diretrizes, as atividades da Área continuaram voltadas, prioritariamente, à consecução dos seguintes objetivos:

- desenvolvimento do Subsistema de Material (Controle Gerencial), a fim de elevar o nível do conhecimento dos estoques físicos de materiais e de suas aplicações na RFFSA, de forma a fundamentar a política de compras;

- utilização máxima dos estoques existentes, face à restrição de recursos orçamentários, e

- total apoio ao trabalho de nacionalização de peças e componentes.

PLANEJAMENTO E CONTROLE

Este subsistema, além de suas atribuições normais, concentrou suas atividades na coordenação dos trabalhos de elaboração das Diretrizes da Diretoria de Material e na elaboração de planos conjuntos com as Superintendências Regionais, trabalhos esses que terão repercussão, a médio e longo prazos, em toda a Área de Material da RFFSA. Dedicou especial atenção, também , à introdução na área dos recursos de informática. A utilização de micro computadores e a sua distribuição pelas Unidades Administrativas veio permitir, além da padronização de equipamentos, a facilitação da consecução de um outro objetivo, qual seja a uniformização de procedimentos. Como primeiro resultado desta inovação, observou-se a melhoria da qualidade das listas de material, em fase final de elaboração ao fim do exercício.

Essas listas registram o estoque de cada Superintendência Regional, o índice de cobertura, o histórico do uso nos últimos 6 meses, os pedidos das Regionais e a aferição de quantitativos para a compra, com vistas à cobertura de necessidades para os 6 meses subsequentes, além dos custos unitários da última aquisição. As listas, representando a situação efetiva dos estoques em termos de necessidades e disponibilidades, permitirão que as aquisições da RFFSA se façam de forma tempestiva e sem dispêndios desnecessários.

Deu-se prosseguimento, por outro lado, à implantação do Sistema de Compras - SISCOM. Este sistema, que complementa os já existentes na Área de Material, além da agilização de procedimentos e uniformização processual, vai proporcionar à Empresa economia de tempo, pessoal e material.

Além do Sistema de Compras foi dado início ao planejamento da implantação do Sistema de Calendário de Compras - SISCAL e do Sistema de Determinação de Necessidades. Esses três sistemas, juntamente com as listas de materiais, constituirão os instrumentos hábeis para a realização, nos próximos exercícios, dos objetivos da Área de Material.

- Compras Globais

Os documentos de compra emitidos pela RFFSA em 1985 atingiram o valor de Cr$ 1.593.626 milhões (contra Cr$ 468.522 milhões em 1984), conforme discriminado a seguir:

Milhões de cruzeiros

RECURSOS	MERCADO NACIONAL	COMPRA LOCAL DE ORIGEM ESTRANGEIRA	IMPORTAÇÃO	TOTAL GERAL
Custeio	1.200.400	17.049	8.852	1.226.301
Investimento	367.138	187	0	367.325
TOTAL	1.567.538	17.236	8.852	1.593.626

- Estoque da RFFSA

As informações mais relevantes sobre a evolução dos estoques, em 1985, são resumidas a seguir:

- Valor em Dezembro/85 (estimado)
  - Cr$ 465.333 milhões (aumento de 84% em relação ao mesmo mês de 1984, em valor nominal).

- Valor do Estoque já Recodificado
  . Cr$ 364.187 milhões

- Aplicação Jan/Dez/85
  . Cr$ 1.193.261 milhões (acréscimo de 213% em relação ao ano anterior, em valor nominal).

- Rotatividade média geral
  . 4,69

- Índice de Cobertura
  . 2,56

- Consumo de Combustíveis e Lubrificantes

Foram os seguintes os dados básicos de consumo, confrontados com os do exercício anterior:

ANOS	ÓLEO DIESEL (10^3 l)	ÓLEO COMBUSTÍVEL (TONELADAS)	GASOLINA (10^3 l)	ALCOOL HIDRATADO (10^3 l)	LUBRIFICANTES (10^3 l)
1984	382.573	1.627	2.774	851	7.467
1985	390.698	1.545	2.830	857	7.867

- Venda de Materiais Inservíveis e Bens Patrimoniais Móveis

O valor dessas vendas ultrapassou a meta estabelecida para o ano em 40,4% atingindo o montante de Cr$ 47.219 milhões.

ATIVIDADES EXECUTIVAS

- Licitações efetuadas pela Administração Geral

A Comissão Permanente de Licitação, no desempenho de suas tarefas, promoveu a aquisição de materiais e equipamentos através de 822 (oitocentos e vinte e dois) processos de licitação, assim caracterizados quanto à modalidade de compra:

- Concorrência Pública 01
- Coleta de Preços 97
- Pedido de Cotação 113
- Dispensa de Licitação 611

822

O quadro seguinte mostra os valores atingidos por esses processos licitatórios, de acordo com o campo de aplicação dos recursos e a origem dos bens adquiridos:

Milhões de cruzeiros

RECURSOS	MERCADO INTERNO	MERCADO INTERNO (MERCADORIAS IMPORTADAS)	MERCADO EXTERNO	TOTAL GERAL
Investimento	17.027	108	-	17.135
Custeio	108.077	215	14.579	122.871
TOTAL	125.104	323	14.579	140.006

- Compras da Administração Geral

No exercício de 1985, foram formalizados documentos de compra, no montante de Cr$ 300.994 milhões, conforme discriminação a seguir:

Milhões de cruzeiros

RECURSOS	FABRICAÇÃO NACIONAL	COMPRA LOCAL DE ORIGEM ESTRANGEIRA	IMPORTAÇÃO (*)	TOTAL GERAL
Custeio	232.054	27.639 **	11.893	271.586
Investimento	28.618	60	-	28.678
TOTAL	260.672	27.699	11.893	300.264

* Taxa média do dólar = 1 US$ = 6.178

** Neste valor estão incluídos Cr$ 7.515 x 10^6, relativos à locação de equipamentos.

Dos contratos de aquisição e demais pedidos de compra assinados em 1985 e em anos anteriores (ainda vigentes), foram recebidos materiais e equipamentos que, no total, atingiram o valor de Cr$ 743.180 milhões, conforme indicado a

seguir, esclarecendo-se que na parte da importação não foram computados os valores de II, IPI e ICM de importação, no montante de Cr$ 1.768 milhões.

RECURSOS	FABRICAÇÃO NACIONAL	COMPRA LOCAL DE ORIGEM ESTRANGEIRA	IMPORTAÇÃO (*)	TOTAL GERAL
Custeio	251.812	27.639 **	243.957	523.408
Investimento	191.639	60	28.073	219.772
TOTAL	443.451	27.699	272.030	743.180

* Taxa média do dólar = 1 US$ = Cr$ 6.178

** Neste valor estão incluídos Cr$ 7.515 x 10^6, relativos a locação de equipamentos.

No quadro seguinte, figuram as quantidades e os valores das aquisições formalizadas em 1985, referentes aos materiais e equipamentos de maior representação financeira, ao mesmo tempo em que, em sua última coluna, são indicadas as quantidades recebidas e os valores liberados em 1985, em virtude de compras realizadas nesse ano e em outros anteriores:

NATUREZA DO MATERIAL	AQUISIÇÕES FORMALIZADAS EM 1985 (PRINCIPAL)		RECEBIMENTOS POR AQUISIÇÕES EM 1985 E EM ANOS ANTERIORES (INCLUSIVE REAJUSTE)	
	QUANTIDADE	VALOR Cr$ 10^6	QUANTIDADE	VALOR Cr$ 10^6
Locomotivas	-	-	08	135.451
Trens-Unidade Elétricos	-	-	-	32.898
Trilhos	50.400 t	135.123	57.984 t	136.613
Acessórios para Trilhos	3.823 t	7.899	3.545 t	4.234
Herbicida	90.860 kg	11.857	87.960 kg	13.124
Creosoto	6.032 t	15.669	8.203 t	14.879
Baterias	96 unid	8.333	96 unid	10.042
Eixos	841 unid	4.514	18 unid	203
Rodas	10.816 unid	34.001	13.316 unid	63.107
TOTAL	-	217.396	-	410.551

Para manter um bom índice de desempenho, os materiais e equipamentos recebidos foram submetidos ao controle de qualidade da área de inspeção, com o apoio de outros órgãos especializados. O número de inspeções realizadas foi de 189, com a emissão de 183 Termos de Inspeção.

Quanto às aquisições contratadas em anos anteriores e amparadas pelos benefícios fiscais, que tiveram suas entregas e faturamentos no exercício de 1985, a economia obtida em termos de redução de desembolso foi da ordem de Cr$ 4.3 bilhões.

No que tange às importações, no caso de peças sobressalentes para locomotivas, foi formalizada junto aos principais fabricantes, a condição de pagamento prevista na Resolução 767 do Banco Central, ou seja, 360 dias contados do embarque das peças.

Assim, dentro da Resolução 767 foram embarcados no final de 1985, cerca de US$ 569,638.39 de peças GM.

Posteriormente, com a emissão do Aviso nº 768, de 22.11.85, do Sr. Ministro da Fazenda, a RFFSA recebeu isenção total das exigências da Resolução 767.

Paralelamente, considerando as dificuldades existentes para o suprimento de materiais importados, continuou-se a prestar total apoio ao programa de nacionalização de peças e componentes, com prioridade para os sobressalentes de locomotivas e TUE's.

Neste campo, finalmente, cabe ressaltar o lançamento pela FINEP, com apoio da ANTP, do "Catálogo de Materiais/Peças Nacionalizadas" das operadoras metro-ferroviárias, contendo cerca de 8000 ítens substitutos dos importados, produzidos por 650 pequenas e médias empresas nacionais. Esse catálogo foi baseado na experiência da RFFSA, com a utilização da filosofia e do "software" do seu sistema de nacionalização.

PATRIMÔNIO

GENERALIDADES

A Área de Patrimônio, no decorrer de 1985, dispensou particular atenção a um diagnóstico da situação dos subsistemas que a compõem, ensejando a definição de políticas e formulação de programas plurianuais de trabalho.

Referência especial deve ser feita ao valor líquido do Imobilizado da Empresa, exceto investimentos a incorporar, que, em 31/12/84, era de Cr$18.658.387 milhões, alcançando em 31/12/85 o valor de Cr$ 56.643.472 milhões. Cerca de 83% desse montante correspondem à via permanente, equipamentos de transporte ferroviários e outros, imobilizações tangíveis e em andamento, enquanto que 17% correspondem a terrenos e edificações.

Considerando a existência de aproximadamente 6.000 km de faixas de terrenos e cerca de 3.000 edificações sem utilidade operacional, com baixa rentabilidade comercial, elevado custo de manutenção, a RFFSA, com base na legislação existente, pretende desenvolver uma série de ações programadas com o objetivo de, no período de 1985/89, proceder o saneamento do acervo de bens patrimoniais desnecessários à operação ferroviária, através da implementação de diversos Programas de Alienação:

- de áreas e benfeitorias situadas em ramais erradicados (por valor social);
- de bens imóveis desvinculados da operação ferroviária (por valor de mercado) , e
- de imóveis residenciais desnecessários à operação ferroviária.

OPERAÇÕES IMOBILIÁRIAS

O ano de 1985 caracterizou-se pela implantação de uma nova política para esse subsistema, visando os objetivos seguintes:

- aceleração dos processos de alienação de imóveis;
- alienação das moradias desnecessárias à operação ferroviária;
- revisão das normas disciplinadoras da utilização de moradias consideradas necessárias à operação ferroviária;
- revisão do Sistema de Arrecadação de Receitas Patrimoniais(SACREP), e
- gerenciamento dos contratos, legalização e outorga de escrituras definitivas dos apartamentos que compõem o Conjunto Residencial de Engenho de Dentro - RJ.

- Aquisições e Alienações

No ano de 1985 foram adquiridos imóveis necessários à melhoria dos serviços ferroviários no valor correspondente a 3.079 ORTN's, totalizando Cr$ 138 milhões.

As alienações autorizadas para imóveis desnecessários à operação ferroviária somaram 368.182,7 ORTN's, correspondentes a Cr$ 16,5 bilhões.

Dentre as diversas alienações autorizadas, destacam-se:

- Hortos Florestais de Araquari/SC e Sabará/MG;
- terrenos localizados nas cidades de Valença/RJ, Belo Horizonte /MG, Curitiba/PR e Feira de Santana/BA, e
- lotes residenciais em S. Maria/RS.

Além das transações acima referidas, foram efetivadas diversas permutas visando a aquisição de áreas de interesse operacional, nas diversas Unidades Administrativas da Empresa.

- Exploração Patrimonial

A receita referente à exploração comercial de bens imóveis arrecadada no ano de 1985 foi da ordem de Cr$ 17,1 bilhões, assim distribuída: cessão e uso

de imóveis residenciais (moradias) da Empresa (52,8%); permissões de uso para fins comerciais, (25,8%); permissões de uso diversas, (18,8%); concessões de serviços a passageiros (1,83%), e contratos de publicidade (0,8%).

PLANEJAMENTO E CONTROLE DE SISTEMAS DO PATRIMÔNIO

Além do suporte técnico visando implementar as políticas e programas a serem desenvolvidos, foram tomadas as seguintes iniciativas a serem concluídas no exercício de 1986:

- ações voltadas ao desenvolvimento e implantação do Sistema de Ativo Fixo;
- ações dirigidas à obtenção da necessária interação entre os sistemas envolvidos na geração e controle das despesas de capital, e
- ação visando o alcance da desejável representatividade e realidade dos dados físicos e financeiros constantes do Controle de Bens Patrimoniais.

- Desenvolvimento e Manutenção de Sistemas de Patrimônio

Foram as seguintes as atividades mais relevantes desenvolvidas por esta área durante o exercício:

- otimização do Sistema de Ativo Fixo - SAF em produção, integrando-o aos demais Sistemas que fazem interface com o SAF (SISCAP - Sistema de Acompanhamento de Projetos do Orçamento de Capital, Sistema Contábil, Sistema de Administração de Material e Sistema de Custos);
- definição e avaliação dos bens a serem incorporados ao patrimônio da Companhia Brasileira de Trens Urbanos -CBTU, no Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e Recife;
- manutenção sistemática do Cadastro de Bens Patrimoniais, em compatibilidade com os registros contábeis, em todas as Unidades Administrativas, e

- desenvolvimento, em conjunto com a Divisão de Sistemas, de uma nova versão do Sistema de Manutenção do Cadastro de Bens Patrimoniais, objetivando a descentralização que deverá ocorrer no 1º semestre de 1986.

- Cadastro Técnico e Contrôle de Bens Patrimoniais

As principais atividades dessa área, durante o exercício, foram:

- o desenvolvimento de ações junto às Unidades Administrativas, no sentido de subsidiar a formulação dos Programas de Alienação e

  a realização dos trabalhos de identificação, caracterização e habilitação de imóveis passíveis de alienação, a valor de mercado.

PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO FERROVIÁRIO - PRESERFE

Em decorrência da aprovação da nova estrutura da Diretoria, o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário foi incorporado ao organograma da Empresa.

No exercício de 1985, foram inaugurados o 2º Módulo do Centro de Preservação da História Ferroviária de Pernambuco (Museu do Trem do Recife); o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul (São Leopoldo); o Núcleo Histórico Ferroviário da Divisão Operacional Campos - RJ, e o Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora - MG.

No que diz respeito à elaboração de estudos e projetos e execução de obras, destacaram-se: a Norma para Execução do Inventário de Edificações de Interesse Histórico da RFFSA; o projeto de restauração do imóvel denominado "Castelinho", situado na Vila Ferroviária de Paranapiacaba e incluído no projeto de revitalização de Paranapiacaba; o desenvolvimento do projeto de restauração da Estação Ferroviária de Cachoeira - Bahia, através de Convênio firmado entre a RFFSA e a BAHIATURSA, o inventário das locomotivas a vapor existentes na RFFSA, e o início das obras de revitalização do pátio ferroviário de Paranapiacaba (SP).

Foram ainda desenvolvidas, no exercício, atividades ligadas a projetos de ligações turísticas entre as cidades históricas, através de composições tracionadas por locomotivas a vapor; à montagem e mostra do "Trem da Cultura", no Rio Grande do Sul; a trabalhos de cunho educativo, através de visitas programadas de escolas e outras entidades aos Centros de Preservação Ferroviária, e à montagem de exposições temporárias em espaços dos Centros de Preservação de Recife, Paranapiacaba, Curitiba e São Leopoldo, para fins culturais.

Foram aplicados, no exercício de 1985, no Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário - PRESERFE, recursos da ordem de Cr$ 508 milhões.

ASPECTOS ECONÔMICOS - FINANCEIROS

CAPITAL SOCIAL

Em 1985 o Capital Social da RFFSA foi elevado de Cr$5.427.905 milhões para Cr$17.309.768 milhões, de conformidade com a AGO de 30.04.85.

Face ao referido aumento do Capital Social, a posição acionária passou a ter a seguinte distribuição:

ACIONISTA	AÇÕES NOMINATIVAS		
	TIPO DE AÇÃO	QUANTIDADE	PARTICIPAÇÃO %
União Federal	Ordinária	157.396.974.545	96,40
B N D E S	Preferencial	3.956.987.465	2,42
Estados	Preferencial	1.538.673.803	0,94
Municípios	Preferencial	384.643.505	0,24
TOTAL		163.277.279.318	100,00

FINANCIAMENTOS

- Contrato assinado

Durante o exercício de 1985 foi assinado o contrato de empréstimo no valor de US$200 milhões com o BIRD, para as obras de recuperação dos corredores de exportação dos Estados do Paraná e de Goiás - Minas e implantação de programas de ação empresarial.

- Saldos devedores

Em decorrência das utilizações e amortizações operadas durante o exercício de 1985, bem como da contabilização da provisão de juros proporcionais vincendo ao último dia do exercício, os saldos devedores dos financiamentos, refletidos às taxas cambiais de 31.12.85, alcançaram o montante de Cr$26.982.606 milhões, apresentando o seguinte perfil:

Em milhões de cruzeiros

DISCRIMINAÇÃO	FINANCIAMENTOS			TOTAL
	MOEDA ESTRANGEIRA	MOEDA NACIONAL	JUROS VINCENDOS EM 31.12.85	
Responsabilidade da RFFSA	157.350		248	157.598
Obrigações financeiras com responsabilidades repassadas à União-DL.2178/84	17.779.881	8.565.459	479.668	26.825.008
TOTAL	17.937.231	8.565.459	479.916	26.982.606

MOVIMENTO FINANCEIRO

No exercício de 1985, a RFFSA movimentou recursos financeiros de Custeio, Capital e outros que se elevaram a Cr$9.805.429 milhões.

Em milhões de cruzeiros

RECEBIMENTOS		DISPÊNDIOS	
CUSTEIO		CUSTEIO	
Da União	640.680	Regionais	3.239.347
Próprios	3.035.092	Adm. Geral	305.339
Retenções e Depósitos	22.839	Restituições	15.035
Soma	3.698.611	Soma	3.559.721
CAPITAL		INVESTIMENTOS	
Da União	108.968	Regionais	276.247
Financiamentos	712.730		
Convênios	31.046	Adm. Geral	338.385
Soma	852.744	Soma	614.632
SERVIÇO DA DÍVIDA		SERVIÇO DA DÍVIDA	
Amortizações	2.844.498	Amortizações	2.807.322
Encargos	2.336.629	Encargos	2.303.458
Soma	5.181.127	Soma	5.110.780
OUTROS	72.947	OUTROS	43.519
Total	9.805.429	Total	9.328.652

ENCARGOS DA UNIÃO

No presente exercício, o Governo Federal fez constar do seu Orçamento de Custeio, recursos da ordem de Cr$725.658 milhões, para absorver os serviços de transportes antieconômicos prestados pela Empresa.

A União Federal, no presente exercício, transferiu para a RFFSA o montante de Cr$640.680 milhões , causando por conseguinte uma insuficiência de recursos de Cr$84.978 milhões, sendo levada a seu débito de conformidade com as disposições do DL. 2.178/84 e Acordo de Garantia firmado entre o BIRD e a União em 25 de abril de 1985.

IMOBILIZAÇÕES

No transcurso do exercício de 1985, a RFFSA, excluídas suas controladas, imobilizou recursos de Cr$593.284 milhões, que incidiram sobre o patrimônio segundo os grandes itens, como se demonstra:

Em milhões de cruzeiros

DISCRIMINAÇÃO	VALORES
Via Permanente, Edifícios e Instalações	344.690
Equipamentos de Transportes:	
Aquisições	173.777
Construções e Reconstruções	13.448
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	58.245
Outros Investimentos	3.124
TOTAL	593.284

RESULTADO ECONÔMICO FINANCEIRO

- Receita Operacional

No decorrer do exercício de 1985, a Receita Operacional elevou-se a Cr$4.593.168 milhões, cujos componentes variaram positivamente em relação ao exercício anterior como se demonstra:

Em milhões de cruzeiros

DISCRIMINAÇÃO	RECEITAS LÍQUIDAS DOS SERVIÇOS			
	EXERCÍCIOS		VARIAÇÕES	
	1985	1984	ABSOLUTA	%
Receita dos Transportes	4.434.245	1.451.736	2.982.509	205,4
Receitas Acessórias dos Transportes	35.331	6.970	28.361	406,9
Outras Receitas	123.591	35.079	88.512	252,3
TOTAL	4.593.167	1.493.785	3.099.382	207,5

Os principais componentes geradores da Receita Operacional, incluída a Normalização Contábil, foram os seguintes.

Em milhões de cruzeiros

DISCRIMINAÇÃO	RECEITAS			
	EXERCÍCIOS		VARIAÇÕES	
	1985	1984	ABSOLUTA	%
Cargas	3.818.823	1.059.964	2.758.859	260,3
Passageiros	521.560	363.856	157.704	43,3
Diversas	252.784	69.965	182.819	261,3
TOTAL	4.593.167	1.493.785	3.099.382	207,5

- Custos dos Serviços Prestados

No exercício de 1985, o custo dos serviços prestados elevou-se a Cr$3.709.928 milhões, cujos componentes variaram positivamente em relação ao exercício anterior, como se demonstra:

Em milhões de cruzeiros

DISCRIMINAÇÃO	CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS			
	EXERCÍCIOS		VARIAÇÕES	
	1985	1984	ABSOLUTA	%
Despesas de Conservação e Manutenção, inclusive Depreciação	1.967.368	711.821	1.255.547	176,4
Despesas de Transportes	1.397.859	493.599	904.260	183,2
Despesas a Repartir	344.701	63.734	208.967	440,8
TOTAL	3.709.928	1.269.154	2.440.774	192,3

- Despesas Operacionais

No exercício de 1985, as Despesas Operacionais elevaram-se a Cr$489.661 milhões, cujos componentes variaram positivamente em relação ao exercício anterior, como se demonstra:

Em milhões de cruzeiros

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS OPERACIONAIS			
	EXERCÍCIOS		VARIAÇÕES	
	1985	1984	ABSOLUTA	%
Despesas com as Vendas	31.393	7.856	23.537	299,6
Despesas Gerais e Administrativas	477.791	149.412	328.379	219,8
Despesas Financeiras	26.740	8.432	18.308	217,1
Menos: Receitas Financeiras	(86.564)	(29.844)	(56.720)	190,1
Outras Despesas	40.301	11.753	28.548	242,9
TOTAL	489.661	147.609	342.052	231,7

- Resultado Operacional dos Transportes

No exercício de 1985, o Resultado Operacional dos Transportes apresentou-se conforme quadro a seguir:

Em milhões de cruzeiros

DISCRIMINAÇÃO	RESULTADO OPERACIONAL			
	EXERCÍCIOS		VARIAÇÕES	
	1985	1984	ABSOLUTA	%
Receitas Operacionais	4.593.167	1.493.785	3.099.382	207,5
Custos dos Serviços Prestados	(3.709.928)	(1.269.154)	(2.440.774)	192,3
Resultado Operacional Bruto	883.239	224.631	658.608	293,2
Despesas Operacionais	(489.661)	(147.609)	(342.052)	231,7
Resultado Operacional dos Transportes	393.578	77.022	316.556	411,0

Ao evidenciarmos a Normalização Contábil, referente aos ressarcimentos pela União, nos exercícios de 1985 e 1984 , quadro a seguir, torna-se relevante destacar que a Receita cresceu 255,1%, a Normalização Contábil apenas 79,3% e o Custo dos Serviços Prestados, somente 192,3%.

Em milhões de cruzeiros

DISCRIMINAÇÃO	EXERCÍCIOS		VARIAÇÕES	
	1985	1984	ABSOLUTA	%
Receitas	3.867.509	1.088.986	2.778.523	255,1
Normalização	725.658	404.799	320.859	79,3
Soma	4.593.167	1.493.785	3.099.382	207,5
Custos dos Serviços Prestados	(3.709.928)	(1.269.154)	(2.440.774)	192,3
Resultado Operacional Bruto	883.239	224.631	658.608	293,2

ÍNDICES ECONÔMICOS-FINANCEIROS

Os quadros a seguir têm por finalidade demonstrar a evolução dos índices Econômicos e Financeiros da Empresa.

I - Inclui as obrigações financeiras repassadas à União, DL. 2.178/84.

D I S C R I M I N A Ç Ã O	1982	1983	1984	1985
I - ÍNDICES DE LIQUIDEZ (1)				
a) Imediato	0,03	0,02	0,03	0,08
b) Seco	0,52	0,26	0,26	0,29
c) Corrente	0,73	0,35	0,38	0,42
II- COEFICIENTE LÍQUIDO DA EXPLORAÇÃO DOS TRANSPORTES (2)	1,00	0,97	0,95	0,91

II- Exclui as obrigações financeiras repassadas à União, DL. 2.178/84

D I S C R I M I N A Ç Ã O	1984	1985
ÍNDICES DE LIQUIDEZ (3)		
a) Imediato	0,13	0,34
b) Seco	1,04	1,25
c) Corrente	1,52	1,79

NOTAS:

(1) Proporção sobre Passivo Circulante

a) do Disponível.

b) do Disponível mais os Direitos Realizáveis no Exercício Subsequente menos Estoques.

c) do Disponível mais os Direitos realizáveis no Exercício Subsequente.

(2) Proporção entre somatório dos Custos dos Serviços Prestados e o total das Despesas Operacionais sobre a Receita Líquida dos Serviços.

(3) Proporção sobre o Passivo Circulante menos Obrigações financeiras com responsabilidades repassadas à União - DL. 2.178/84.

a) do Disponível.

b) do Disponível mais os Direitos Realizáveis do Exercício Subsequente menos Estoques.

c) do Disponível mais os Direitos Realizáveis no Exercício Subsequente.

E M P R E S A S C O N T R O L A D A S

REDE FERROVIÁRIA DE ARMAZÉNS GERAIS FERROVIÁRIOS S.A. - AGEF

GENERALIDADES

Durante o exercício de 1985, a AGEF continuou sua trajetória de crescimento de suas atividades operacionais apresentando, uma vez mais, resultado positivo, representado por um lucro líquido de Cr$ 2,6 bilhões.

A modernização de seus processos técnico-operacionais e ampliação da gama de serviços prestados à sua Controladora e ao seu quadro de clientes, prosseguiu merecendo enfase especial, procurando-se sempre incrementar a utilização da ferrovia no transporte de cargas.

ATIVIDADES OPERACIONAIS

A movimentação total de mercadorias no exercício foi de 6,5 milhões de toneladas, significando um acréscimo de 3,9% em relação ao exercício anterior. Desse total, 5,1 milhões de toneladas corresponderam aos armazéns convencionais (inclusive operações de transbordo), o que representa um crescimento de 4,6% em relação a 1984. Os terminais graneleiros movimentaram um total de 1,2 milhão de toneladas, o que reflete um crescimento de 2,3% em relação ao ano anterior. A Estação Ferroviária Alfandegada de Uruguaiana - EFAU operou 82 mil t. (- 12%).

A movimentação total de graneis (armazéns convencionais + graneleiros) totalizou 3,1 milhões de toneladas, ou seja, cerca de 48% do total de mercadorias movimentadas.

O quadro a seguir mostra a movimentação total de mercadorias verificada em 1985, comparada com a de 1984:

DISCRIMINAÇÃO	MILHARES DE VOLUMES			MILHARES DE TONELADAS		
	1984	1985	VARIAÇÃO (%)	1984	1985	VARIAÇÃO (%)
- CONVENCIONAIS	75.871	34.471	- 55	4.906	5.131	+ 5
. CEARÁ	411	506	+ 23	22	28	+ 24
. BAHIA	138	609	+342	40	58	+ 46
. MINAS GERAIS	7.771	7.741	0	1.969	1.989	+ 1
. GOIÁS	40.421	1.452	-963	83	86	+ 3
. RIO DE JANEIRO	2.763	2.707	- 2	1.369	1.599	+ 17
. SÃO PAULO	15.428	10.181	- 34	1.021	801	- 22
. PARANÁ	2.850	3.388	+ 19	249	372	+ 50
. RIO GRANDE	6.077	7.871	+ 30	152	197	+ 30
. URUGUAIANA	12	16	+ 37	1	1	0
- GRANELEIROS	-	-	-	1.209	1.237	+ 2
. GOIÁS				-	37	-
. SÃO PAULO				165	168	+ 2
. PARANÁ				353	295	- 16
. RIO GRANDE				691	737	+ 7
- EFAU				93	82	- 12
TOTAL	75.871	34.471	- 55	6.208	6.450	+ 4

A movimentação ferroviária, no exercício, alcançou 3,9 milhões de toneladas (- 7%), através da utilização de 81.581 vagões (- 1,8%).

A distribuição, de acordo com a modalidade de transporte, foi a seguinte: ferrovia - 61%; rodovia - 33%; aquavia - 6%.

PRINCIPAIS ATIVIDADES E RESULTADOS DAS UNIDADES REGIONAIS

- Escritório Regional do Ceará

A movimentação de mercadorias nos armazéns convencionais do Ceará apresentou um crescimento de 24% em relação ao ano anterior, registrando um total de 27,6 mil toneladas operadas.

Os produtos que determinaram este aumento de movimentação foram: açúcar, arroz beneficiado, feijão e farinhas, sendo que os dois primeiros foram responsáveis por 84% da movimentação total de mercadorias.

A movimentação ferroviária registrou um acréscimo de 351% (212 vagões em 1985 contra 47 do ano anterior).

Considerando que os armazéns da AGEF no Ceará encontram-se muito afastados da área portuária, dificultando a movimentação de produtos destinados à exportação ou recebidos por via matítima, a AGEF, visando sanar esta deficiência, construiu um armazém no Pátio de Mucuripe, com 1.920 m² e capacidade para 4.050 toneladas de produtos ensacados, e que deverá entrar em operação em janeiro/86.

- Escritório Regional da Bahia

A movimentação total de mercadorias no ano atingiu 57,8 mil toneladas, o que caracteriza um crescimento de 46% em relação ao volume de mercadorias operado no ano anterior.

Contribuiram para este crescimento, além da movimentação de tubos de aço da Petrobrás no Terminal de Massuí, uma significativa tonelagem operada nos armazéns de Baixa do Fiscal e Calçada II, com destaque para o açúcar, farelos e produtos químicos.

Quanto à utilização ferroviária, houve um crescimento de 4% em relação a 1984, totalizando 1104 vagões movimentados.

- Superintendência Regional de Minas Gerais

A movimentação total de mercadorias na Superintendência Regional de Minas Gerais (1.989 mil toneladas) apresentou, no decorrer de 1985, um crescimento de 1% em relação ao ano anterior. Esse pequeno crescimento foi decorrente da menor movimentação de ferro gusa no Terminal de Barreiro, pois o acordo entre

a INTERBRÁS e a RFFSA para intensificação no carregamento só foi efetuado no final do ano. Além disso, houve redução no transbordo de produtos siderúrgicos no Terminal de Carreira Comprida, pois alguns produtos que necessitaram de mudança de bitola passaram, por conveniência do transporte ferroviário, a ser remetidos diretamente.

Os produtos que participaram mais ativamente para a obtenção da movimentação de 1985 foram: produtos siderúrgicos, cimento, cal, calcário e produtos químicos. Individualmente, os produtos siderúrgicos foram responsáveis por 59% da movimentação total de mercadorias.

O transporte de mercadorias por ferrovia sofreu uma redução de 17% em relação a 1984, totalizando 25.691 unidades ferroviárias.

Entre os principais eventos pode-se destacar a renovação do contrato com a CVRD, por mais 3 anos, para operação de cal, minério e carvão mineral (60 mil ton/mês).

- Escritório Regional de Goiás

A movimentação de mercadorias nos armazéns convencionais de Goiás, juntamente com as operações de transbordo e serviços de ponta, apresentaram, no exercício de 1985, um crescimento de 4% em relação ao ano anterior, totalizando 85.989 toneladas de mercadorias.

Cabe destacar, a esse respeito, que a entrada em operação, em agosto/85, do armazém convencional de Anápolis 3 deverá contribuir de forma apreciável para o atendimento da demanda crescente prevista para 1986.

Os principais produtos movimentados foram: o adubo químico, que representa, individualmente, 77% do total da movimentação, soja, milho e feijão.

O transporte de mercadorias por via ferroviária obteve um crescimento de 32% em relação ao exercício anterior, totalizando 1.286 unidades ferroviárias utilizadas.

Cumpre, finalmente, destacar o início de operação do complexo graneleiro do Distrito Agro-Industrial de Anápolis - DAIA, que veio proporcionar à AGEF a participação no armazenamento e escoamento de soja do Cerrado para exportação através do porto de Vitória.

- Escritório Regional do Rio de Janeiro

A movimentação de mercadorias atingiu um crescimento de 17% em relação ao exercício anterior, totalizando 1.599,5 mil toneladas em 1985.

Os produtos siderúrgicos, com um total de 1.482,3 mil toneladas, re-

presentaram 93% da movimentação total de mercadorias.

A movimentação ferroviária obteve um aumento de 57% em relação ao ano anterior, registrando 20.353 vagões utilizados.

Dentre os eventos registrados em 1985, cabe destacar:

- a participação da AGEF na administração de produtos siderúrgicos destinados à exportação no Terminal de Rocha Sobrinho;
- a elaboração de projeto para construção de um escritório e um armazém para produtos siderúrgicos, ambos no Pátio de Arará, e
- a construção de uma central de lonas em Volta Redonda (Barbará).

- Superintendência Regional de São Paulo

Durante o ano de 1985, a movimentação de mercadorias nos armazéns convencionais, juntamente com as operações de transbordo, apresentou um declínio de 22% em relação ao exercício anterior, atingindo 800,8 mil toneladas.

Da diversificada gama de produtos industrializados movimentados na referida Superintendência, destacaram-se: maquinarias diversas, polietileno, lataria vazia, açúcar, produtos alimentícios, produtos químicos, papel e produtos siderúrgicos.

As operações no terminal graneleiro de Carapicuiba proporcionaram uma movimentação de 168,1 mil toneladas.

O transporte de mercadorias por via ferroviária utilizou 13.238 vagões no decorrer do ano (- 21% em relação ao ano anterior).

Cabe ainda destacar os seguintes acontecimentos no exercício:

- início das atividades da AGEF no porto de Santos e em Jundiaí;
- elaboração de projeto para construção de um terminal em Alemoa-Santos-SP, para operação com "containers";
- implantação de bitola mista no pátio de Água Branca, o que será de grande utilidade para AGEF/RFFSA, no escoamento do fluxo e armazenamento da carga proveniente da SR.6, e
- reforma de sete unidades armazenadoras em Água Branca, além do projeto para construção de mais uma unidade no início de 1986.

- Superintendência Regional do Paraná

No decurso de 1985, a movimentação de mercadorias nos armazéns convencionais da Superintendência Regional do Paraná atingiu um total de 372,2 mil toneladas, o que caracteriza um crescimento de 50% em relação ao ano anterior.

Os produtos que tiveram participação mais destacada nesses resultado foram o algodão em plumas que, após muitos anos de frustrações nas colheitas, teve em 1985 uma intensa movimentação, e o café beneficiado, que apresentou em 1985 a maior movimentação registrada na AGEF nos últimos dez anos.

O aumento da participação da AGEF na movimentação e armazenamento de produtos agrícolas obrigou a Empresa a alugar armazéns de terceiros.

O terminal graneleiro movimentou 294,7 mil t, significando um decréscimo de 16% em relação ao exercício anterior.

Quanto à movimentação ferroviária, foram utilizados 6216 vagões (decréscimo de 14% em relação a 1984).

Cabe ainda registrar que no exercício foi executada a reforma de vários armazéns e elaborado o projeto para ampliação do Terminal Graneleiro de Curitiba, aumentando em 40 mil t. a sua capacidade atual.

- Escritório Regional de Rio Grande

A movimentação de farelos de soja no Terminal Graneleiro de Rio Grande superou em 7% o total verificado no ano anterior, registrando 737,3 mil toneladas contra as 690,7 mil toneladas movimentadas em 1984.

No armazém convencional de Rio Grande, os serviços de paletização de polietileno ensacado de propriedade da Poliolefinas S/A, destinado à exportação pelo porto de Rio Grande, atingiram um total de 196,8 mil toneladas, o que supera em 30% o total obtido no ano anterior.

A movimentação ferroviária atingiu um total de 11528 vagões, que confrontados com os 10.882 do ano anterior, revela um crescimento de 6%.

Entre os eventos ocorridos no exercício, destaca-se a participação da AGEF no transporte ferroviário internacional de produtos siderúrgicos Brasil/Argentina.

- Estação Ferroviária Alfandegada de Uruguaiana - EFAU

A movimentação de mercadorias na EFAU (importação + exportação), no decorrer do exercício de 1985, totalizou 81,6 mil t., apresentando um declínio de 9% em relação ao ano anterior. Desse total, 12,3 mil t. corresponderam às operações com "containers" (613 unidades, com decréscimo de 28% em relação a1984).

O armazém convencional de Uruguaiana movimentou 806 t. (+ 38%).

A movimentação ferroviária foi de 1946 vagões na EFAU e 7 vagões no armazém convencional de Uruguaiana.

RECURSOS HUMANOS

No exercício de 1985 houve uma variação no quadro de servidores (+ 38 funcionários em relação a 1984), em decorrência das novas missões atribuídas. O efetivo da AGEF, em 31 de dezembro de 1985, era de 773 servidores.

INVESTIMENTOS

No exercício de 1985, a AGEF realizou investimentos, provenientes de recursos próprios, no valor de Cr$ 5.048 milhões, dos quais Cr$ 2.248 milhões em construções e benfeitorias em instalações da RFFSA.

Os principais investimentos referiram-se a melhoramentos no Graneleiro do DAIA (843 milhões); Pátios de Marítima (Cr$ 420 milhões) e Praia Formosa (Cr$ 180 milhões); Armazéns de Mucuripe (Cr$ 325 milhões), de Volta Redonda (Cr$ 122 milhões) e de Rio Grande (162 milhões).

RECEITA E DESPESA

A receita total do exercício foi de Cr$ 88.550,2 milhões, apresentando um crescimento, em valor nominal, de 280% em relação ao ano anterior. A receita operacional bruta de Cr$ 80.830,9 milhões, equivalente a 91,3% da receita total, mostrou um crescimento, em valor nominal, de 272%.

A despesa total foi de Cr$ 76.449,9 milhões, acusando um crescimento, em valor nominal, de 312% em relação ao ano anterior. A despesa operacional de Cr$ 60.707,7 milhões, equivalente a 79,4% da despesa total, cresceu, em valor nominal, 293%.

A despesa com pessoal e encargos atingiu Cr$ 19.356,7 milhões (24% da receita operacional bruta).

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS	Cr$ 10^6
1. Receita Operacional Líquida	79.827,0
2. Custo Operacional	59.703,9
3. RESULTADO OPERACIONAL (1 - 2)	20.123,1
4. Receitas Não Operacionais	7.056,5
5. Custos Complementares	15.079,4
6. RESULTADO NÃO OPERACIONAL (4 - 5)	(8.022,9)
7. RESULTADO DA CORREÇÃO MONETÁRIA	7.737,5
8. LUCRO LÍQUIDO ANTES DO IMPOSTO DE RENDA (3 + 6 - 7)	4.362,7
9. PROVISÃO PARA IMPOSTO DE RENDA	1.722,4
10. LUCRO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO (8 - 9)	2.640,3
11. CONSTITUIÇÃO DA RESERVA LEGAL	132,0
12. SALDO À DISPOSIÇÃO DA ASSEMBLÉIA (10 - 11)	2.508,3

CAPITAL SOCIAL

No decorrer do exercício, o capital social foi elevado de Cr$ 8.276,6 milhões para Cr$ 24.927,9 milhões, representado por 455.834.946 ações ordinárias nominativas, sem valor nominal. A RFFSA detem 99,9% do capital social da Empresa.

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS - CBTU

GENERALIDADES

A Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, a partir de 19 de janeiro de 1985, passou a desincumbir-se autonomamente dos serviços de transporte urbano e suburbano de pessoas, por trem de superfície, nas Regiões Metropolitanas do Rio de Janeiro, São Paulo, do Recife e de Belo Horizonte, tendo executado, no exercício, o seu primeiro orçamento próprio.

Nesse sentido, além de se dar continuidade às medidas então em curso, levaram-se a efeito várias providências para a remodelação da via permanente e modernização de sistemas, além da recuperação e aquisição de trens-unidade elétricos (TUE's), nas áreas afetas às Superintendências de Trens Urbanos do Rio de Janeiro e de São Paulo.

O número de usuários no Rio de Janeiro e em São Paulo praticamente dobrou nos últimos 10 anos. Enquanto em 1976 os trens suburbanos transportaram 250 milhões de passageiros, em 1985 atendeu-se a uma demanda de 488 milhões (passageiros pagantes), representando um crescimento de 112% em São Paulo e 84% no Rio de Janeiro. Comparado com o ano anterior, o movimento de passageiros cresceu 9% em São Paulo e praticamente não se alterou no Rio de Janeiro, cujo sistema deu mostras de saturação e não permitiu atender plenamente a demanda.

O ano de 1985 marcou, também, a entrada em operação da primeira etapa do Trem Metropolitano de Recife, ligando as estações Central e Edgard Werneck, num percurso de 6,0 km que, em 1986, deverá se estender até Jaboatão e à estação da Rodoviária.

Foram ainda iniciadas, no exercício, as viagens experimentais do Trem Metropolitano de Belo Horizonte que, em 1986, deverá entrar em operação comercial no trecho Central-Eldorado, de 12,5 km, chegando, numa segunda etapa, até Horto Florestal e São Paulo (antigo Matadouro) para, posteriormente, atingir Barreiro e Betim.

Descrevem-se, a seguir, as principais atividades das diversas unidades operacionais:

RIO DE JANEIRO - STU/RJ

- Resultados Operacionais

- A partir de outubro de 1984, a interdição alternada de cada uma das 4 linhas, motivada pela reconstrução das pontes sobre a Rua Ceará, com o consequente aumento do intervalo entre trens, no Subsistema de Deodoro, provocou, durante o ano de 1985, a estabilização do volume de passageiros transportados pela STU/RJ;

- em julho de 1985, após a conclusão de obras na via permanente e das pontes sobre a Rua Ceará, houve uma reversão da expectativa de crescimento e os números totais de passageiros transportados em 1984 e 1985 foram praticamente os mesmos, notando-se, inclusive, um aumento da demanda reprimida.

- A partir do segundo semestre, a Companhia deu ênfase às obras cujos objetivos fossem dotar o sistema de níveis de qualidade e segurança, capazes de suportar o aumento da oferta prevista como meta da CBTU, com redução do número de acidentes.

- Entre os resultados alcançados em 1985, destacaram-se:

  . Total de passageiros transportados: 274 milhões
  . Passageiros pagantes transportados: 266 milhões
  . Média dos passageiros transportados nos dias úteis: 900 mil
  . Recorde diário: 1.114 mil passageiros transportados

- Investimentos

Os investimentos realizados em 1985 totalizaram Cr$ 280,4 bilhões, permitindo perseguir, basicamente, os seguintes objetivos:

- redução gradativa do intervalo entre trens para 5 minutos, numa primeira fase, no trecho D.Pedro II - Deodoro, e para 10 minutos nos trechos D.Pedro II - Santa Cruz e D.Pedro II - Japeri e Linha Auxiliar. Essas reduções têm como meta propiciar uma oferta de transporte de 1.500.000 passageiros/dia;

- melhoria das condições de segurança, confiabilidade e conforto do sistema, e

- início do programa de recuperação do Subsistema de Bitola Métrica.

- Trabalhos Executados

Os recursos do Orçamento de Capital foram aplicados, entre outros, nos seguintes serviços e obras:

- reconstrução das pontes sobre a Rua Ceará e da ponte sobre o Rio Guandú;

- remanejamento de vias e remodelação do pátio das cabinas 2 (Derby Club) e 3 (Engenho Novo);

- construção da nova estação da Pavuna, melhoramentos nas estações de Madureira e São Francisco Xavier, dentro do programa de humanização de estações;

- prosseguimento das obras de construção e instalação do Centro Operacional, tendo como objetivo o controle e centralização dos sistemas de sinalização, comunicação e distribuição de energia;

- modernização do sistema de sinalização, incluindo a montagem e instalação dos sistemas de multiplexação no CTC da Linha Auxiliar e da Leopoldina, visando a redução dos intervalos entre trens e a sua segurança;

- prosseguimento dos serviços de implantação dos equipamentos de CTC do trecho D.Pedro II - Deodoro, visando a redução do intervalo entre trens nesse trecho para 5 minutos em 1986, e

- programa de reabilitação de trens-unidades elétricos (TUE's) das séries 800 e 900 e modernização da série 400.

- Principais Problemas

Dentro das limitações financeiras, a Empresa vem procurando dar solução a vários problemas, entre os quais se destacam:

- necessidade de recuperação do Subsistema de Bitola Métrica, incluindo o alargamento da bitola e a eletrificação do trecho Gramacho-Saracuruna;

- escassez de pátios de estacionamento para facilitar a entrada em circulação de trens nas horas de pico;

- baixo desempenho dos trens-unidades elétricos das séries 800 e 900;

- necessidade de subestações de energia para evitar restrições de suprimento na Linha Auxiliar e na Leopoldina;

- furto de cabos de cobre e alumínio, exigindo a sua substituição por cabos de fibra ótica, nos sistemas de telecomunicação e sinalização;

- evasão de rendas e atropelamentos, em face de deficiências de vedação da faixa de domínio.

SÃO PAULO - STU/SP

- Resultados Operacionais

Durante o ano de 1985, a STU/SP atendeu a um volume de passageiros transportados que superou, em 9%, o ocorrido em 1984.

Entre os resultados apresentados em 1985, destacaram-se:

. Total de passageiros transportados: 214 milhões
. Passageiros pagantes transportados: 210 milhões
. Média dos passageiros transportados nos dias úteis: 680 mil
. Recorde diário: 780 mil passageiros transportados

- Investimentos

Os investimentos da STU/SP no ano de 1985 alcançaram o montante de Cr$ 332,8 bilhões, mirando, em particular, os seguintes objetivos:

- prosseguimento da implantação das obras referentes à reduçao do intervalo entre trens para 7,5 minutos nos trechos Francisco Morato-Mauá e Roosevelt-Guaianazes, visando a oferta de transporte de 900.000 passageiros/dia em 1985, 1.000.000 em 1986 e 1.200.000 em 1987;

- melhoria das condições de segurança, regularidade e confiabilidade dos sistemas operacionais, e

- aumento do nível de conforto e segurança dos usuários com a construção de estações, pátios e novas linhas.

- Trabalhos Executados

Os recursos do Orçamento de Capital foram aplicados, entre outros, nos seguintes serviços e obras:

- remodelação da via permanente nos trechos Ferraz de Vasconcellos-Guaianazes e Franco da Rocha-Francisco Morato;

- implantação da segunda via no trecho Mogi das Cruzes- Parada dos Estudantes;

- início da construção de 3 pontes no Córrego dos Meninos, para eliminar alagamentos frequentes na via;

- alteamento e prolongamento de plataformas em 13 estações, possibilitando a operação de composições de 8 e 12 carros;

- construção da estação de Baltazar Fidélis para atender ao acentuado crescimento da região circunvizinha;

- remodelação e ampliação dos pátios de Manoel Feio e Mauá visando permitir o estacionamento de maior número de composições;

- duplicação da linha de alimentação para sinalização da Zona Leste visando a elevação de 4,4 kV para 13,8 kV;

- implantação de sistema de sinalização de vias auxiliares no pátio Manoel Feio e em desvios de estações para melhoria de suas condições operacionais;

- prosseguimento do programa de aquisição de 25 trens-unidade elétricos e de modernização da série 431, e

- implantação de sistemas de radiotelecomunicação e sonorização em trens-unidade elétricos.

- Principais Problemas

Dentro das limitações financeiras, a Empresa vem procurando dar solução a vários problemas, dentre os quais se destacam:

- enchentes crônicas no Rio dos Meninos, acarretando interrupções de tráfego;

- evasão de renda e atropelamentos, devidos à deficiência de vedação da faixa de domínio;

- interferência da circulação dos trens de carga com os de passageiros dos subúrbios;

- falta de materiais de importação para manutenção dos trens- unidade elétricos, e

- falta de pessoal de operação e manutenção.

RECIFE-STU/REC

- Resultados Operacionais

- A partir de março de 1985, o Trem Metropolitano de Recife começou a operar gratuitamente para o público, gerando uma oferta de transporte de 25 mil passageiros diários, não atingida por falta de integração.

- Em junho de 1985, o Sistema entrou em operação comercial no trecho Central-Edgard Werneck, das 06 às 13 horas, de segunda-feira a sábado.

- Nas 7 estações do trecho em operação, a demanda evidencia os níveis da qualidade do serviço oferecido e de sua aceitação pelo usuário potencial.

- Entre os resultados alcançados, destacaram-se:

  . Total de passageiros transportados: 2,743 mil
  . Passageiros pagantes transportados: 1.330 mil
  . Média dos passageiros transportados nos dias úteis: 10 mil
  . Recorde diário: 20 mil passageiros transportados

- Investimentos

- O programa de investimentos para 1985 determinou o aporte de recursos da ordem de Cr$ 518 bilhões, provenientes de financiamentos externos, repassados pela EBTU (Empresa Brasileira de Transportes Urbanos).

- Os recursos aplicados no ano de 1985 visaram ao início da operação comercial no trecho Recife-Edgard Werneck (6 km), com a oferta de transporte de 25 mil passageiros/dia em 1985 e ao prosseguimento das obras até Jaboatão e Rodoviária, cuja conclusão está prevista para 1986, proporcionando uma oferta de transporte de 100 mil passageiros/dia nesse ano.

- Situação das Obras

- As obras civis estão concluídas no trecho Central-Edgard Werneck e com mais de 95% executados nos trechos Edgard Werneck-Jaboatão e Coqueiral-Rodoviária, já tendo sido executados 85% dos sistemas de alimentação elétrica, rede aérea, sinalização e telecomunicações, previstos para o Trem Metropolitano.

- Foram recebidos 10 TUE's de quatro carros cada um, estando em fase de acabamento mais dois, todos de fabricação nacional.

- Principais Problemas

A Empresa vem procurando dar solução a vários problemas detectados no sistema, dentre os quais se destacam:

- operação precária, sem o ATC (Controle Automático de Trens) e CPC (Controle de Potência Centralizada), devido a pendências técnicas;

- falta de integração com o sistema de transporte rodoviário;

- atraso na entrega de TUE's e de materiais e equipamentos da rede aérea e da sinalização que dependem de importação, e

- falta de pessoal de operação e de manutenção.

BELO HORIZONTE - STU/BH

- Resultados Operacionais

Foram iniciadas, em 1985, as viagens experimentais entre Lagoinha e Carlos Prates, visando o treinamento do pessoal de operação, avaliação do comportamento do sistema e orientação de usuários, com a utilização de dois trens-unidade elétricos.

- Investimentos

Os investimentos efetivados na STU/BH no ano de 1985 somaram Cr$... 439,4 bilhões, com os seguintes objetivos:

- continuação das obras nos trechos Central-Eldorado e Central-Santa Inês, com prioridade para o primeiro;

- início das obras no trecho Santa Inês-São Paulo, tendo em vista a disponibilidade dos recursos de financiamento externo;

- compatibilização dos trabalhos no trecho Central-Eldorado, com 12,5 km, para permitir a inauguração em 1986, com um intervalo en

tre trens de 7,5 minutos nessa primeira fase, apresentando uma oferta de transporte de 100 mil passageiros/dia.

- Situação das Obras

  - As obras civis do trecho Central-Eldorado, atualmente com mais de 80% executados, e os sistemas de alimentação de energia, rede aérea, sinalização e telecomunicações estão com sua conclusão prevista para o decorrer de 1986.

- Material Rodante

  - Até 31 de dezembro de 1985, haviam sido recebidos 3 TUE's de 4 carros cada um, todos de fabricação nacional, devendo, até o final de 1986, serem fabricados mais 14.

- Principais Problemas

A Empresa vem procurando dar solução a vários problemas detectados no sistema, dentre os quais se destacam:

  - necessidade de transferência dos contratos de financiamento, da EBTU para a CBTU, referentes a sistemas e TUE's, de maneira a definir um esquema de financiamento que possibilite a continuação da produção de TUE's;

  - necessidade de liberação de recursos dos contratos de financiamentos do American Express e Midland Bank, destinados ao prosseguimento das obras civis no trecho Central-Santa Inês e início do trecho Santa Inês-São Paulo;

  - falta de pessoal de operação e manutenção.

PESSOAL

A força de trabalho da CBTU, em 31.12.85, situou-se em 18.956 empregados (18.660 em 1984).

CAPITAL SOCIAL

No decorrer do exercício, o capital social da CBTU, do qual a RFFSA detém 99,9%, foi elevado para Cr$ 3.769.211,8 milhões, representado por 78.819.030.188 ações ordinárias nominativas, sem valor nominal.

EMPRESA DE TRENS URBANOS DE PORTO ALEGRE S.A. - TRENSURB

GENERALIDADES

A Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. - TRENSURB, no ano de 1985, pautou sua atuação pela determinação de atingir dois objetivos:

- término da implantação da primeira etapa do projeto, e

- a entrada do sistema em operação comercial.

Esses objetivos foram alcançados, tendo a TRENSURB, no prazo previsto (março de 1985), passado a ser uma empresa operadora.

Em decorrência, deu-se início a um processo de transformação estrutural da Empresa, até então voltada para a implantação do projeto, visando a adequação à mudança do tipo de atividade.

SITUAÇÃO DO PROJETO

O projeto do trem metropolitano, concebido para atender a demanda de transporte da população localizada no eixo da região metropolitana, desde Porto Alegre até Novo Hamburgo, teve sua primeira etapa, trecho Porto Alegre - Sapucaia, inaugurada no dia 02/03/85, apresentando as seguintes características:

- extensão: 27,6 km (via dupla em bitola de 1,60 m);

- 15 estações de passageiros, com bilhetagem automática;

- obras de arte especiais: 1.064 m de viadutos e pontes ferroviárias; 4.156 m de viadutos rodoviários de transposição das vias;

- 25 passarelas de transposição das vias, totalizando 3.613 m de extensão;

- instalações do Pátio de Manutenção, compreendendo, entre outras, as seguintes edificações principais (área total edificada 32.000 m^2): Oficina e Depósito de TUE's, Oficina de Via Permanente, Oficina de Eletrotécnica e de Eletrônica, Administração e Centro de Controle Operacional;

- eletrificação 3.000 V.CC; alimentação através de 3 subestações rebaixadoras-retificadoras;

- sistema de sinalização de campo dotado de ATC/ATS;

- controle de tráfego via CTC, e

- sistema de telecomunicações, compreendendo os subsistemas de radiocomunicação e sonorização, telefonia seletiva e de manutenção; telefonia administrativa, sincronismo horário e gravação de mensagem.

Ao encerramento do exercício restavam somente a concluir algumas obras complementares, já licitadas, sem interferência na operação, relativas à pavimentação de ruas de acesso, bicicletários, passarelas (3), urbanização e iluminação pública dos acessos às passarelas e do Pátio de Manutenção, prédios complementares do pátio e reservatórios d'água.

OPERAÇÃO

Os principais resultados alcançados em 1985, na área operacional, foram os seguintes:

- Passageiros transportados: 26,2 milhões (número de passagens vendidas).

- Passageiros-quilômetro: 309,3 milhões.

- Disponibilidade de trens: 75% da frota.

- Arrecadação: Cr$ 15,8 bilhões.

PESSOAL

A posição da Empresa em 31/12/85, em relação a seu quadro de pessoal, era a seguinte:

- Efetivos: 1225 (previsto: 1793)
- Aprendizes: 17
- Diretores: 3

Durante o exercício, as atividades de treinamento/ desenvolvimento dos recursos humanos da Empresa continuaram concentradas nas áreas de operação (90%) e de administração (10%).

Foram desenvolvidos 110 cursos (71 externos), envolvendo 1784 treinandos, num total de 56.263 homens-hora.

INVESTIMENTOS

Os investimentos, no exercício, atingiram o valor de Cr$ 49,2 bilhões, de recursos nacionais, e de US$ 14,7 milhões, de recursos de financiamento (BIRD).

Foram procedidas 5 convocações gerais internacionais (construções e aquisições diversas de equipamentos), 1 tomada de preços (passarelas),60 coletas para aquisição de materiais e serviços).

CAPITAL SOCIAL

No decorrer do exercício, o capital social subscrito atingiu a Cr$ 204.058.236.910, apresentando a seguinte composição acionária:

	%
- RFFSA	64,29
- EBTU	28,97
- ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	5,20
- PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE	1,54
TOTAL	100,00

A N E X O S

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.
CGC 33613332/0001-0)
BALANÇOS PATRIMONIAIS
Levantados em 31 de dezembro de 1985 e 1984
(em milhões de cruzeiros)

A T I V O	1985	1984
CIRCULANTE:		
Disponibilidades -		
Bens numerários	12.082	3.795
Bancos conta movimento	318.563	63.766
Aplicações de liquidez imediata	253.290	-
Direitos realizáveis no exercício subsequente -		
Débitos de clientes (Nota 2)	1.310.958	457.288
Outros direitos	210.377	16.761
Estoques -		
Materiais	478.388	150.242
Produtos em processo de fabricação	1.702	959
Material em trânsito	435.856	99.139
Despesas pagas antecipadamente	24.807	6.854
Total do circulante	3.046.023	798.804
REALIZÁVEL A LONGO PRAZO:		
Depósitos compulsórios e judiciais	6.746	2.797
FGTS - depósitos não optantes	76.368	35.393
Empresas ferroviárias e similares (Nota 4)	191.990	692.533
Outros direitos (Nota 3)	134.328	31.188
Total do realizável a longo prazo	409.432	761.911
PERMANENTE:		
Investimentos	4.498	1.315
Imobilizado (Nota 5)	83.408.713	24.621.797
Diferido	910.536	284.031
Total do permanente da Rede Ferroviária Federal S.A.	84.323.747	24.907.143
Investimentos em outras empresas ferroviárias e similares (Nota 4)	14.619.094	3.917.874
Total do permanente	98.942.841	28.825.017
Total do ativo	102.398.296	30.385.732

P A S S I V O	1985	1984
CIRCULANTE:		
Fornecedores e empreiteiros	804.854	284.144
Provisões diversas (Nota 8)	377.814	108.743
Credores por depósitos, cauções e serviços	305.468	99.542
Pessoal e encargos a pagar	101.292	33.345
Provisão para imposto de renda (Nota 10)	109.077	-
Total a curto prazo de responsabilidade da Rede Ferroviária Federal S.A.	1.698.505	525.774
Obrigações financeiras com responsabilidades repassadas à União - OL. 2.178/84 (Nota 6)	5.596.931	1.599.655
Total do circulante	7.295.436	2.125.429
EXIGÍVEL A LONGO PRAZO:		
Financiamentos (Nota 7)	157.350	-
Créditos de acionistas (Nota 9)	3.535.509	818.176
Empresas ferroviárias e similares (Nota 4)	54.819	115
FGTS - não optantes	76.368	35.393
Provisão para imposto de renda sobre lucro inflacionário (Nota 10)	30.335	-
Outras obrigações a longo prazo	47.705	48.273
Total a longo prazo de responsabilidade da Rede Ferroviária Federal S.A.	3.902.086	901.957
Obrigações financeiras com responsabilidades repassadas à União - OL. 2.178/84 (Nota 6)	21.228.325	7.410.606
Total do exigível a longo prazo	25.130.411	8.312.563
PATRIMÔNIO LÍQUIDO:		
Capital social (Nota 12)	17.309.788	5.427.905
Reservas de capital	49.370.045	14.273.979
Reservas de reavaliação	2.684.958	153.799
Reservas de lucros	607.658	92.057
Total do patrimônio líquido	69.972.449	19.947.740
Total do passivo	102.398.296	30.385.732

As notas explicativas fazem parte integrante das demonstrações financeiras

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.
CGC 33613332/0001-09
DEMONSTRAÇÕES DOS RESULTADOS
referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 1985 e 1984
(em milhões de cruzeiros)

	1985	1984
RECEITAS OPERACIONAIS:		
Receitas líquidas dos serviços	3.867.509	1.088.985
Serviços ferroviários ressarcidos pela União (Nota 1f)	725.658	404.800
Total das receitas operacionais	4.593.167	1.493.785
CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS	(3.709.928)	(1.269.154)
Lucro bruto	883.239	224.631
DESPESAS OPERACIONAIS:		
Despesas com as vendas	(31.393)	(7.856)
Despesas gerais e administrativas	(477.791)	(149.412)
Despesas financeiras	(26.740)	(8.432)
Receitas financeiras	86.565	29.844
Outras despesas operacionais	(40.302)	(11.753)
Total das despesas operacionais	(489.661)	(147.609)
Lucro operacional dos transportes excluídas as provisões	393.578	77.022
PROVISÕES CONSTITUÍDAS PARA PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS	(183.865)	(48.585)
Lucro operacional dos transportes	209.713	28.437
RECEITAS NÃO OPERACIONAIS	68.591	34.339
DESPESAS NÃO OPERACIONAIS	(96.142)	(60.324)
Lucro do exercício antes dos efeitos inflacionários, resultados de outras empresas ferroviárias e similares e imposto de renda	182.162	2.452
RESULTADOS INFLACIONÁRIOS:		
Correção monetária do balanço	19.749.442	6.346.629
Correções monetárias e cambiais -		
De contratos com responsabilidades repassadas para a União (Nota 6)	(19.325.414)	(6.147.135)
De contratos de responsabilidade da sociedade (Nota 7)	(764)	-
Outras variações monetárias	(240.052)	(106.951)
Total dos resultados inflacionários	183.212	92.543
Lucro do exercício antes do imposto de renda e resultados de outras empresas ferroviárias e similares	365.374	94.995
PROVISÃO PARA IMPOSTO DE RENDA (Nota 10)	(139.412)	-
Lucro líquido do exercício referente às operações da Rede Ferroviária Federal S.A.	225.962	94.995
Resultado de outras empresas ferroviárias e similares (Nota 4)	(87.104)	(1.688)
Lucro líquido do exercício	138.858	93.307
Lucro líquido por ação do capital social no final do exercício	CR$0,85	Cr$0,59

As notas explicativas fazem parte integrante das demonstrações financeiras

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.
CGC 33613332/0001-09
DEMONSTRAÇÕES DAS RECEITAS E DESPESAS
referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 1985 e 1984
(em milhões de cruzeiros)

RECEITA	1985	1984
RECEITA LÍQUIDA DOS SERVIÇOS:		
Receitas dos transportes ferroviários	4.374.086	1.425.671
Receitas dos transportes não ferroviários	60.160	26.065
Receitas acessórias dos transportes	35.331	6.970
Aluguéis, arrendamentos e concessões	20.612	7.417
Receitas financeiras	86.565	29.844
Trabalhos e fornecimentos a terceiros sem localização de despesas	50.061	13.679
Trabalhos e fornecimentos a terceiros com localização de despesas	20.088	5.252
Receitas de serviços anexos	1.914	443
Receitas eventuais	28.784	7.704
Receitas de transportes em serviços internos	2.132	584
SUBTOTAL	4.679.733	1.523.629
Receitas não operacionais	80.871	-
TOTAL	4.760.604	1.523.629
APURAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO:		
Receita total do exercício	4.760.604	1.523.629
Correção monetária do balanço	19.749.442	6.346.629
Outras variações monetárias	187.843	-
TOTAL GERAL	24.697.889	7.870.258

DESPESA	1985	1984
CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS:		
Via permanente, edifícios e instalações	713.036	230.440
Eletrotécnica	93.851	43.796
Equipamento de transporte	470.531	180.668
Demolições e desmontagens de equipamentos e instalações	2.596	729
Depreciação e anuidade de renovação	687.355	256.187
Transportes	1.397.858	493.599
Despesas a repartir	344.702	63.735
SUBTOTAL	3.709.929	1.269.154
DESPESAS OPERACIONAIS:		
Despesas com as vendas	31.393	7.856
Despesas administrativas	290.406	111.857
Despesas gerais	187.385	37.555
Despesas financeiras	26.740	8.432
Provisões constituídas para pessoal	183.865	48.585
Outras despesas operacionais	40.302	11.753
SUBTOTAL	760.091	226.038
DESPESAS NÃO OPERACIONAIS	195.526	27.673
TOTAL	4.665.546	1.522.865
LUCRO DO EXERCÍCIO ANTES DOS EFEITOS INFLACIONÁRIOS	95.058	764
TOTAL	4.760.604	1.523.629
APURAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO:		
Despesas total do exercício	4.665.546	1.522.865
Correções monetárias e cambiais -		
De contratos com responsabilidade repassadas para a União	19.325.414	6.147.135
De contratos de responsabilidade da Sociedade	764	-
Outras variações monetárias	427.895	106.951
Provisão para o Imposto de Renda	139.412	-
Lucro líquido do exercício	138.858	93.307
TOTAL GERAL	24.697.889	7.870.258

As notas explicativas fazem parte integrante das demonstrações financeiras

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.
CGC 33613332/0001-09
DEMONSTRAÇÕES DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO
referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 1985 e 1984
(em milhões de cruzeiros)

	Capital Social	Reservas: Correção monetária do capital	Reservas: Recursos externos	Total das reservas de capital	Reservas de reavaliação	Reservas de lucros	Lucros (prejuízos) acumulados	Total
SALDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1983	2.104.400	3.295.044	449.620	3.744.664	-	-	2.949	5.852.013
Ajustes de exercícios anteriores (Nota 13)							(10.547)	(10.547)
SALDOS AJUSTADOS EM 01 DE JANEIRO DE 1984	2.104.400	3.295.044	449.620	3.744.664	-	-	(7.598)	5.841.466
Aumento do capital social - AGO 30 de abril de 1984:								
Incorporação de correção monetária do capital	3.295.044	(3.295.044)		(3.295.044)				-
Subscrição do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES	28.461							28.461
Recursos recebidos da União			748.351	748.351				748.351
Reserva de reavaliação (Nota 4)					153.799			153.799
Correção monetária do patrimônio líquido		11.671.339	1.404.669	13.076.008			6.348	13.082.356
Lucro líquido do exercício							93.307	93.307
Transferência para reservas de lucros:								
Reserva legal						4.665	(4.665)	-
Lucro à disposição dos acionistas						87.392	(87.392)	-
SALDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1984	5.427.905	11.671.339	2.602.640	14.273.979	153.799	92.057	-	19.947.740
Ajustes de exercícios anteriores (Nota 13)							54.732	54.732
SALDOS AJUSTADOS EM 01 DE JANEIRO DE 1985	5.427.905	11.671.339	2.602.640	14.273.979	153.799	92.057	54.732	20.002.472
Aumento do capital social - AGO de 30 de abril de 1985:								
Incorporação de correção monetária do capital	11.671.339	(11.671.339)		(11.671.339)				-
Subscrição do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES	65.554							65.554
Subscrição da União	144.990							144.990
Recursos recebidos da União			2.390.737	2.390.737				2.390.737
Reavaliação de ativos de controladas (Nota 4)					2.206.053			2.206.053
Correção monetária do patrimônio líquido		37.734.814	6.641.854	44.376.668	337.386	201.944	120.067	45.036.065
Realização da reserva de reavaliação					(12.280)			(12.280)
Lucro líquido do exercício							138.858	138.858
Transferência para reservas de lucros:								
Reserva legal						6.943	(6.943)	-
Lucro à disposição dos acionistas						306.714	(306.714)	-
SALDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1985	17.309.788	37.734.814	11.635.231	49.370.045	2.684.958	607.658	-	69.972.449

As notas explicativas fazem parte integrante das demonstrações financeiras

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.
CGC 33613332/0001-09
DEMONSTRAÇÕES DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS
referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 1985 e 1984
(em milhões de cruzeiros)

	1985	1984
ORIGENS DE RECURSOS:		
Lucro líquido do exercício	138.858	93.307
Despesas (receitas) que não apresentam movimentação de recursos -		
Depreciação, amortização e exaustão	726.921	270.462
Resultado da correção monetária do balanço	(19.749.442)	(6.346.629)
Correção cambial de financiamentos a longo prazo e obrigações financeiras repassadas à União (Notas 6 e 7)	17.850.862	5.030.411
Correção monetária dos créditos do BNDES	-	49.132
Resultado de outras empresas ferroviárias e similares (Nota 4)	87.104	1.688
Imposto de renda sobre lucro inflacionário	30.335	-
Total consumido nas operações	(915.362)	(901.629)
Alienação de bens do ativo imobilizado (Nota 4)	316.945	3.780.026
Aumento do Exigível a longo prazo -		
Financiamentos (Nota 7)	157.350	-
Obrigações financeiras repassadas à União (Nota 6)	564.877	355.088
Recursos recebidos da União (Nota 6)	2.901.031	632.979
Outras obrigações	122.526	39.271
Redução do realizável a longo prazo	-	30.501
Recursos recebidos para aumento de capital	2.390.737	748.812
Total das origens	5.538.104	4.685.045
APLICAÇÕES DE RECURSOS:		
Parcela de obrigações financeiras repassadas à União do exigível a longo prazo transferido para o passivo circulante	4.598.020	544.930
Aumento do realizável a longo prazo	13.037	-
Integralização de novos investimentos (Nota 4)	153	3.763.057
Aquisição de direitos do imobilizado - ao custo	3.844.883	1.318.977
Adição ao custo no ativo diferido	4.799	1.593
Total das aplicações	8.460.892	5.628.557
Redução do capital circulante líquido	(2.922.788)	(943.509)

VARIAÇÃO DO CAPITAL CIRCULANTE LÍQUIDO:

	Em 31 de dezembro de			Variação	
	1985	1984	1983	1985	1984
Ativo circulante	3.046.023	798.804	210.355	2.247.219	588.449
Passivo Circulante	7.295.436	2.125.429	593.471	5.170.007	1.531.958
	(4.249.413)	(1.326.625)	(383.116)	(2.922.788)	(943.509)

As notas explicativas fazem parte integrante das demonstrações financeiras

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.
CGC 33613332/001-09
SALDOS DAS CONTAS DE RESERVAS
referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 1985 e 1984
((em milhões de cruzeiros)

N A T U R E Z A	1985	1984
RESERVAS DE CAPITAL		
VALOR ORIGINAL	3.352.528	963.086
Orçamento da União	3.145.553	805.394
Fundo de Desenvolvimento - FDAE	20	20
Fundo de Desenvolvimento de Transportes Urbanos-FDTU	765	765
Retificação de Dívidas Ativas-Saldo Patrimonial-CGT	7	7
Doação Mitsui	9	9
Programa de Mob. Energética - Transportes Alternativos	206.174	156.891
CORREÇÃO MONETÁRIA	8.209.503	1.617.232
Orçamento da União	6.554.452	1.213.993
Fundo de Desenvolvimento - FDAE	6.022	1.872
Fundo de Desenvolvimento de Transportes Urbanos-FDTU	130.231	40.252
Retificação de Dívidas Ativas-Saldo Patrimonial-CGT	2.148	668
Programa de Mob. Energética-Transportes Alternativos	1.516.566	360.427
Doação Mitsui	84	20
CORREÇÃO MONETÁRIA DO CAPITAL	37.734.814	11.671.339
RESERVAS COM RECURSOS ESPECIAIS		
VALOR ORIGINAL	1.953	4.793
Fundo de Desenvolvimento de Transportes Urbanos-FDTU	173	4.265
TRANSESP-Pesquisa e Planej. do Estado de São Paulo S.A.	6	6
Investimento Acordo RFFSA X SENAI	719	281
Investimento por conta do Fundo Social	1.037	223
Instituto Brasileiro do Café	18	18
CORREÇÃO MONETÁRIA	71.246	17.529
Fundo de Desenvolvimento de Transportes Urbanos-FDTU	42.772	9.182
TRANSESP-Pesquisa e Planej. do Estado de São Paulo S.A.	1.093	338
Investimento Acordo RFFSA X SENAI	21.079	6.296
Investimento por conta do Fundo Social	1.278	152
Instituto Brasileiro do Café	5.024	1.561
RESERVAS DE REAVALIAÇÃO	2.684.958	153.799
VALOR ORIGINAL	2.356.007	153.799
CORREÇÃO MONETÁRIA	328.951	-
RESERVAS DE LUCROS		
VALOR ORIGINAL	405.713	92.057
Lucro à disposição dos acionistas	394.105	87.392
Reserva legal	11.608	4.665
CORREÇÃO MONETÁRIA	201.944	-
Lucro à disposição dos acionistas	191.710	-
Reserva legal	10.234	-
RESERVAS	52.662.659	14.519.835
VALOR ORIGINAL	6.116.201	1.213.735
CORREÇÃO MONETÁRIA	8.811.644	1.634.761
CORREÇÃO MONETÁRIA DO CAPITAL	37.734.814	11.671.339

As notas explicativas fazem parte integrante das demonstrações financeiras

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 1985 e 1984

1. Práticas contábeis

Na elaboração e apresentação das demonstrações financeiras da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima ("REDE"), são observados os dispositivos da legislação das sociedades por ações e as diretrizes emanadas do Ministério dos Transportes.

As principais práticas contábeis adotadas são as seguintes:

a. Estoques:

Compostos principalmente de materiais nos almoxarifados, destinados à manutenção, conservação e benfeitorias dos equipamentos envolvidos nas atividades operacionais da Rede, são demonstrados ao custo médio de aquisição ou produção que não excede ao valor de mercado.

b. Imobilizado:

Os principais bens componentes do ativo imobilizado, exceto imobilizações em andamento, são demonstrados pelos seus valores de reposição e/ou de mercado, ajustados, quando aplicável, para refletir o desgaste físico e de obsoletismo. Conforme Laudo de Avaliação de peritos independentes, datado de 14 de fevereiro de 1980, esses valores foram apurados através de tombamento físico e correspondente avaliação, desenvolvidos com base nas existências físicas em 31 de dezembro de 1977, atualizados pelas movimentações (físicas e financeiras) ocorridas entre aquela data e 31 de dezembro de 1979 e pelo reconhecimento de quotas de depreciação e amortização e de correção monetária correspondentes ao mesmo período. Os valores desses bens são corrigidos monetariamente a partir de 1980. Os bens adquiridos a partir de 1º de janeiro de 1980 são demonstrados ao custo corrigido monetariamente.

As imobilizações em andamento, que representam gastos destinados à expansão e aquisição de bens do imobilizado, são demonstradas ao custo acrescido de correção monetária e de juros e demais encargos sobre financiamentos (item "d" abaixo).

Parcela das variações cambiais dos financiamentos que excedeu a variação nominal das Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional em 1983, limitada ao montante necessário para eliminar o resultado negativo do exercício, foi incorporada aos itens do ativo imobilizado.

As depreciações do imobilizado são calculadas pelo método linear, com base em taxas anuais condizentes com a natureza e vida útil provável dos bens existentes.

c. Investimentos:

Investimentos relevantes em outras empresas ferroviárias e similares são avaliados pelo método da equivalência patrimonial (Nota 4). As demais participações em outras empresas são demonstradas ao custo de aquisição, corrigido monetariamente.

d. Juros e demais encargos sobre financiamentos e outras obrigações financeiras:

Pelo fato de quase a totalidade dos recursos, provenientes de operações de financiamentos e outras obrigações financeiras, ter sido aplicada em investimentos fixos, os quais, pelas características peculiares da indústria ferroviária, apresentam prazos médios de retorno financeiro bastante superiores aos prazos contratuais, os juros incorridos e demais encargos com as referidas operações financeiras são agregados aos valores do ativo imobilizado. A contabilização dos juros e demais encargos como acréscimo aos custos dos respectivos bens adquiridos, permite sua amortização em função da vida útil econômica dos bens e proporciona uma contraposição mais racional de custos e receitas, consoante instruções específicas do Ministério dos Transportes.

e. Diferido:

Parcela das variações monetárias relativas aos financiamentos obtidos para o projeto de construção da Ferrovia do Aço, que excederam a correção monetária dos exercícios de 1982 e 1983 foi diferida para amortização no prazo de 10 anos, após o início das operações do referido projeto, consoante instruções específicas do Ministério dos Transportes.

f. Serviços ferroviários ressarcidos pela União:

Os ressarcimentos da União para cobertura de insuficiência tarifária dos serviços sociais e serviços antieconômicos mantidos pela Rede são refletidos nas receitas operacionais do exercício. O saldo a receber, decorrente desses serviços, é classificado no grupo de contas do realizável a longo prazo (Notas 3 e 7).

2. Débitos de clientes

	Em milhões de cruzeiros 31 de dezembro de 1985	1984
De transportes:		
Empresas siderúrgicas e de mineração	722.191	244.910
Empresas petrolíferas	146.112	56.661
Indústrias de cimento	14.852	9.926
Entidades públicas	3.339	1.244
Tráfego mútuo a receber	180.487	75.872
Outros débitos de transportes	212.143	60.816
De outros serviços prestados:		
Serviços executados a terceiros	10.207	3.346
Fretes a receber	6.249	845
Aluguéis, arrendamentos e concessões	3.362	754
Estadias e armazenagens a receber	20.352	3.417
	1.319.294	457.791
Provisão para devedores duvidosos	(8.336)	(503)
Total de débitos de clientes	1.310.958	457.288

3. Outros direitos a longo prazo

	Em milhões de cruzeiros 31 de dezembro de 1985	1984
Serviços ferroviários a serem ressarcidos pela União (Notas 1f e 7)	84.977	-
Consórcio Metropolitano de Belo Horizonte	22.514	21.438
Consórcio Metropolitano de Recife	7.242	4.286
Insuficiência de subvenção	1.298	1.298
Outros valores a receber	18.297	4.166
Total de outros direitos a longo prazo	134.328	31.188

O saldo de cr$84.977 milhões em 31 de dezembro de 1985, refere-se ao débito da União a título de "normalização contábil", prevista no Decreto-Lei nº 2.178, de 04 de dezembro de 1984 e incluído como condição para o Acordo de Garantia firmado entre a União e o International Bank for Reconstruction and Development em 26 de abril de 1985 (Nota 7).

4. Investimentos em outras empresas ferroviárias e similares

Os investimentos e os respectivos resultados, decorrentes da avaliação desses investimentos pelo método da equivalência patrimonial, são como segue:

	Em milhões de cruzeiros			
	31 de dezembro de 1985		31 de dezembro de 1984	
	Investimentos	Resultados	Investimentos	Resultados
Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU	13.978.592	(260.395)	3.767.737	(1.442)
Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A-TRENSURB	548.793	158.126	122.325	(3.383)
Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. - AGEF	91.709	2.885	27.812	3.137
Realização de parte da reserva de reavaliação de bens da CBTU	-	12[illegible]80	-	-
Total	14.619.094	(87.[illegible]04)	3.917.874	(1.688)

Embora a Rede detenha o controle acionário dessas empresas, as administrações são distintas com autonomia administrativa e financeira.

Para permitir melhor análise do patrimônio e resultados da Rede, essas participações societárias e os correspondentes resultados, decorrentes da avaliação dos investimentos pelo método de equivalência patrimonial, foram apresentados separadamente nas demonstrações financeiras da Rede. Essa separação visa, também, atender às convenções do Contrato de Empréstimo firmado entre a Rede e o International Bank for Reconstruction and Development (Nota 7).

O Decreto 89.396/84 autorizou a Rede a transformar o objetivo social, bem como a denominação, de sua controlada, Empresa de Engenharia Ferroviária S.A.-ENGEFER. A Sociedade, assim, transformou-se na empresa Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, voltada, exclusivamente, para o atendimento do transporte urbano ferroviário nas grandes capitais e assumiu a partir de 01 de janeiro de 1985, em sucessão cível e comercial, todos os direitos e obrigações da Rede para com terceiros, relativos aos serviços de trens de subúrbios.

Em 21 de dezembro de 1984, a Rede subscreveu 78.769.030.188 ações ordinárias nominativas da CBTU, pelo preço unitário de Cr$47,76. Esta subscrição foi integralizada mediante a versão de bens vinculados à operação ferroviária dos subúrbios do Rio de Janeiro e de São Paulo. Os bens vertidos à CBTU foram avaliados pelo valor contábil em 21 de dezembro de 1984, exceto quanto certos trens-unidade elétricos, que foram avaliados ao mercado por peritos conforme laudo específico. A diferença, no montante de Cr$153.799 milhões entre o valor de mercado e o valor contábil destes últimos trens foi contabilizada pela Rede em conta específica de reserva de reavaliação. Durante 1985, a realização de parcela desses ativos reavaliados foi reconhecida, através de depreciação, e compensada nas demonstrações financeiras da Rede mediante crédito, de igual valor, na conta "resultados de outras empresas ferroviárias e similares".

Em 31 de dezembro de 1985 a CBTU procedeu nova reavaliação dos principais bens do ativo imobilizado resultando em um acréscimo de Cr$2.206.059 milhões no seu patrimônio líquido. Na avaliação dos investimentos, pelo método da equivalência patrimonial, parcela proporcional dessa reavaliação foi contabilizada pela Rede em conta especial de reserva de reavaliação.

O sumário das informações financeiras dessas empresas em 31 de dezembro de 1985 e 1984, é como segue:

	Em milhões de cruzeiros					
	31 de dezembro de 1985			31 de dezembro de 1984		
	CBTU	TRENSURB	AGEF	CBTU	TRENSURB	AGEF
Capital social	3.769.212	204.058	24.928	3.764.293	64.723	8.277
Patrimônio líquido	14.154.377	853.615	91.711	3.767.748	204.058	27.813
Lucro (prejuízo) líquido do exercício	(314.078)	201.919	2.345	(1.793)	-	1.145
Receitas (despesas) em operações com a Rede	(1.335)	-	-	-	-	(1.745)
Saldos a receber da Rede	54.819	-	-	115	-	-
Saldos a pagar à Rede	171.595	20.395	-	672.746	19.787	-
Participação percentual no capital das empresas	99,9%	64,3%	99,9%	99,9%	59,9%	99,9%

5. Imobilizado

	Em milhões de cruzeiros	
	31 de dezembro de	
	1985	1984
Via permanente, edifícios e instalações	49.928.562	14.941.289
Equipamentos dos transportes ferroviários	12.013.903	3.229.502
Equipamentos, máquinas e ferramentas	928.229	257.275
Outros equipamentos de transportes	108.705	30.552
Outras imobilizações tangíveis	1.408.687	199.769
	64.388.086	18.658.387
Depreciações acumuladas	(5.407.723)	(1.334.168)
	58.980.363	17.324.219
Imobilizações em andamento	24.427.457	7.297.343
Imobilizações intangíveis	893	235
Total do imobilizado	83.408.713	24.621.797

Imobilizações em andamento incluem Cr$14.590.567 milhões (Cr$4.412.150 milhões em 1984) referentes ao projeto de construção da Ferrovia do Aço.

6. Obrigações financeiras com responsabilidades repassadas à União

O Decreto-Lei nº 2.178, de 04 de dezembro de 1984, determinou que o cumprimento das obrigações financeiras da Rede, decorrentes de financiamentos contratados até 31 de dezembro de 1984, correrá à conta de recursos do Tesouro Nacional. Os valores que a União despender para essa finalidade, serão contabilizados como adiantamentos à Rede para futuros aumentos de capital (Nota 9).

A cobertura das obrigações financeiras decorrentes de operações de crédito, internas e externas, que vierem a ser contraídas pela Rede a partir de 01 de janeiro de 1985, será de exclusiva responsabilidade da empresa, não se destinando recursos do Tesouro Nacional para essa finalidade.

Em 31 de dezembro de 1985 e 1984, a composição das obrigações financeiras com responsabilidades repassadas à União, nos termos do Decreto-Lei nº 2.178/84, é como segue:

Discriminação	Vencimento	Em milhões de cruzeiros			
		31 de dezembro de 1985		31 de dezembro de 1984	
		Circulante	Longo Prazo	Circulante	Longo Prazo
Obrigações financeiras resultantes de operações de crédito interno:					
Banco do Brasil S.A.	1993	173.704	1.242.941	169.719	437.368
Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social	1998	1.274.546	4.837.726	370.788	1.791.472
Caixa Econômica Federal	1993	144.730	867.033	47.456	331.584
Financiadora de Estudos e Projetos	1996	104	618	42	209
Petróleo Brasileiro S.A.	1987	3.704	459	3.195	1.276
Petrobrás Fertilizantes S.A.	1990	26.530	46.273	3.945	19.187
Total de obrigações financeiras em moeda nacional		1.623.318	6.995.050	595.145	2.581.096
Obrigações financeiras resultantes de operações de crédito externo:					
Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social	1998	591.957	1.477.790	182.915	618.226
Caixa Econômica Federal	1991	454.761	902.287	137.807	354.025
Banco do Brasil S.A.	1999	1.044.823	3.136.045	284.230	1.098.612
Kreditanstalt fur Wiederaufbau	1993	37.237	128.157	9.179	37.771
Morgan Guaranty Trust Co.	1994	13.768	409.918	-	-
Banque de L' Union Européenne	1992	58.342	274.849	14.592	76.830
Banco Exterior de España	1991	69.521	259.378	22.259	97.639
Export Development Corporation	1992	45.537	207.082	-	5.423
Export Import Bank of the United States	1989	71.048	186.698	17.270	75.557
International Bank for Reconstruction and Development	1999	118.549	1.578.327	33.727	510.573
Lloyds Bank International Ltd.	1990	103.071	314.046	43.895	122.556
Material Y Construcciones S.A.	1993	55.158	220.648	16.810	82.851
Mitsui & Co. Ltd.	1994	116.729	484.183	27.134	127.274
N. M. Rothschild and Sons Ltd.	1991	326.538	518.983	30.127	145.649
Osterreichische Landerbank Aktiengesellschaft	1983	77	-	77	-
Pandrol Limited	1983	30	-	30	-
Rudnap Export Import	1984	-	-	2.070	-
The Bank of Tokyo Trust Company	1991	344.117	1.282.111	45.271	489.982
The Chase Manhattan Bank	1989	167.260	417.581	58.684	177.446
Plasser & Theurer	1991	34.750	94.711	8.238	29.326
The Sanwa Bank Ltd.	1989	57.325	126.090	19.134	53.529
Euro-Latinamerican Bank Ltd.	1990	34.761	104.900	12.152	39.800
National Bank of Canadá	1990	125.754	778.357	12.220	270.628
The Fuji Bank Limited	1990	34.799	233.111	2.200	79.600
Societé Générale	1991	41.493	1.049.000	16.981	318.400
Pittsburgh National Bank	1992	4.860	24.221	1.886	6.978
Marubeni Corporation	1988	21.348	24.802	5.622	10.835
Total de obrigações financeiras em moeda estrangeira		3.973.613	14.233.275	1.004.510	4.829.510
Total de obrigações financeiras com responsabilidades repassadas à União		5.596.931	21.228.325	1.599.655	7.410.606

7. Financiamentos

Em 22 de julho de 1985 foi firmado com o International Bank for Reconstruction and Development um contrato no valor de US$200 milhões, com garantia da União, para financiamento das obras de recuperação dos corredores de exportação dos Estados do Paraná, de Goiás e Minas Gerais, incluindo a implantação de programas de ação empresarial.

A amortização do principal será efetuada em 24 parcelas semestrais e consecutivas, sendo 23 de US$8.335 milhões cada e a última de US$8.295 milhões, vencendo-se a 1ª em 15 de outubro de 1988 e a última em 15 de março de 2000.

Do referido financiamento foi liberada, até 31 de dezembro de 1985, a parcela de US$15 milhões, equivalentes a Cr$157.350 milhões. Sobre o saldo liberado incide juro de 0,5% a.a. acima do "custo dos empréstimos qualificados", acrescido de 0,75% a.a. sobre o valor do principal ainda não liberado.

O Contrato de Empréstimo firmado pela Rede e o Acordo de Garantia assinado pela União incluem, entre outras, as seguintes convenções financeiras:

a) A União deverá efetuar pagamentos de normalização (Nota 1f) durante o exercício de 1985, não inferiores ao equivalente a US$60 milhões.

b) A Rede deverá tomar as medidas que forem necessárias para garantir que suas contas a receber e a pagar não fiquem por liquidar por mais de 45 dias.

c) A Rede deverá atender a certos índices de desempenho, de endividamento e de lucratividade.

d) A Rede deverá abster-se de efetuar quaisquer pagamentos ou contribuições por conta da CBTU.

8. Provisões diversas

	Em milhões de cruzeiros	
	31 de dezembro de	
	1985	1984
Provisão para férias	258.365	45.205
Provisão para processos judiciais	95.291	32.937
Provisão para desembaraço de materiais importados	24.158	30.601
Total de provisões diversas	377.814	108.743

9. Créditos de acionistas

	Em milhões de cruzeiros 31 de dezembro de 1985	1984
Créditos da União	3.535.509	752.622
Créditos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social	-	65.554
Total de créditos de acionistas	3.535.509	818.176

Os saldos de Cr$3.535.509 milhões (Cr$752.622 milhões em 1984) referem-se a recursos recebidos da União Federal, para futuros aumentos de capital, principalmente, decorrentes de liquidação das obrigações financeiras com responsabilidades repassadas à União, nos termos do Decreto-Lei nº 2.178/84 (Nota 6).

10. Provisão para imposto de renda

O cálculo da provisão para imposto de renda foi efetuado consoante o disposto nos Pareceres Normativos CST nºs 43/79 e 37/81. O capital a remunerar, nos termos dos referidos pareceres, foi determinado da seguinte forma:

	Em milhões de cruzeiros
Ativo permanente da Rede Ferroviária Federal S.A., em 31 de dezembro de 1985	84.323.747
Menos: ativos permanentes não ligados diretamente às operações ferroviárias -	
Imobilizações em andamento	(24.427.457)
Diferido	(910.536)
Investimentos	(4.498)
Imobilizações intangíveis	(893)
Outros bens não ligados às operações ferroviárias	(1.157.449)
Capital a remunerar	57.822.914
Limite percentual para aplicação da alíquota de 17% (concessionárias de serviços públicos)	12%
Limite máximo do lucro tributável, para o qual é admitida à alíquota de 17%	6.938.750
Lucro tributável da Rede no exercício findo em 31 de dezembro de 1985	628.198

11. Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER

A Rede é patrocinadora e garantidora das operações da REFER, entidade de previdência privada, sem fins lucrativos, com patrimônio próprio, autonomia administrativa e financeira, cujo objetivo principal é a suplementação de benefícios previdenciários aos participantes.

12. Capital social

O capital social em 31 de dezembro de 1985 e 1984, totalmente integralizado, compõe-se de ações nominativas, sem valor nominal, assim distribuídas:

	Quantidade de ações em 31 de dezembro	
	1985	1984
Ações ordinárias -		
União Federal	157.396.974.545	154.204.793.458
Ações preferenciais -		
BNDES	3.956.987.465	2.207.954.657
Estados	1.538.673.803	1.538.673.803
Municípios	384.643.505	384.643.505
Total de ações emitidas	163.277.279.318	158.336.065.423

A União Federal será sempre titular de, no mínimo, 51% das ações representativas do capital social, cabendo-lhe a propriedade de todas as ações ordinárias.

13. Ajustes de exercícios anteriores

Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 1985 e 1984, a Rede procedeu à revisão de certos cálculos efetuados em anos anteriores, principalmente relativos à correção monetária do ativo imobilizado. Esta revisão em 1985 resultou em um ajuste líquido a crédito de lucros acumulados no montante de Cr$54.732 milhões (Cr$10.547 em 1984, a débito).

14. Eventos subseqüentes

Em 28 de fevereiro de 1986, foi introduzido no País um plano de estabilização econômica, que instituiu uma nova unidade monetária - **o cruzado** - bem como incluiu outras providências relativas a mercado de capitais, salários e congelamento de preços. Em razão dessas alterações, as operações futuras da Sociedade estarão sujeitas a efeitos, cujo impacto não é praticável quantificar ou avaliar no momento.

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 1985 e 1984

OSIRIS STENGHEL GUIMARÃES
PRESIDENTE
CPF-000.196.409/78

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000.348.356/87

NELSON RODRIGUES PIGLIASCO
CHEFE DE DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 11.285-0
CPF-073.795.287/34

LUIZA MARIA AGUIAR DE MOURA
CHEFE DO DEPTº GERAL CENT.CONTÁBIL
CONTADORA CRC-RJ 10.272/7
CPF-094.344.027/00

PARECER DOS AUDITORES

Aos
Administradores e Acionistas da
Rede Ferroviária Federal S.A.

1. Examinamos os balanços patrimoniais da REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A., levantados em 31 de dezembro de 1985 e 1984 e as respectivas demonstrações dos resultados, das mutações do patrimônio líquido e das origens e aplicações de recursos correspondentes aos exercícios findos naquelas datas. Nossos exames foram efetuados de acordo com as normas de auditoria geralmente aceitas e, conseqüentemente, incluíram as provas nos registros contábeis e outros procedimentos de auditoria que julgamos necessários nas circunstâncias, exceto quanto aos assuntos descritos nos parágrafos segundo e terceiro a seguir.

2. Não nos foi possível concluir, mediante a aplicação de procedimentos usuais de auditoria, sobre a razoabilidade das provisões para processos judiciais, pendentes de solução, no montante de Cr$95.291 milhões e Cr$32.937 milhões, constituídas em 31 de dezembro de 1985 e 1984, respectivamente, para reconhecer, naquelas datas, as prováveis perdas decorrentes dos referidos processos.

3. O ativo permanente inclui aproximadamente Cr$15.458.000 milhões e Cr$4.700.000 milhões, em 31 de dezembro de 1985 e 1984, respectivamente, correspondentes a investimentos efetuados no projeto de construção denominado Ferrovia do Aço. Devido à atual indefinição sobre a conclusão do referido projeto, não nos foi possível concluir sobre o retorno desses investimentos através das operações futuras da Sociedade.

C&L

4. As demonstrações financeiras de outras empresas ferroviárias e similares, que foram apresentadas resumidamente na nota 4, foram examinadas por outros auditores independentes que nos forneceram os seus pareceres. Estes investimentos, avaliados pelo método da equivalência patrimonial, contribuíram significativamente na formação dos resultados da Sociedade referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 1985 - reduzindo o lucro líquido do exercício em aproximadamente 39 porcento. Desta forma, a nossa opinião sobre os saldos decorrentes da participação da Sociedade no capital das referidas empresas é suportada, exclusivamente, na opinião daqueles auditores independentes.

5. Em nossa opinião, baseados em nosso exame e nos pareceres de outros auditores independentes, sujeito aos efeitos dos ajustes, se houver, que teriam sido necessários caso tivéssemos concluído sobre a razoabilidade da provisão mencionada no parágrafo segundo, e caso houvesse definição sobre a conclusão do projeto mencionado no parágrafo terceiro, as demonstrações financeiras referidas no primeiro parágrafo representam, adequadamente, a posição patrimonial e financeira da Rede Ferroviária Federal S.A. em 31 de dezembro de 1985 e 1984 e os resultados de suas operações e as origens e aplicações de seus recursos referentes aos exercícios findos naquelas datas, de acordo com os princípios de contabilidade geralmente aceitos e instruções emanadas do Ministério dos Transportes, aplicados em bases uniformes.

Rio de Janeiro, 10 de março de 1986

COOPERS & LYBRAND
Auditores Independentes
CRC SP 8599 "S" RJ

Érico L. Canarim
Sócio Responsável
Contador CRC RJ 37512-0

P A R E C E R

CONSELHO FISCAL

Os membros do Conselho Fiscal da Rede Ferroviária Federal S.A., no exercício de suas atribuições legais e estatutárias, tendo procedido ao exame das Demonstrações Financeiras levantadas em 31 de dezembro de 1985, compostas pelo Balanço Patrimonial, Demonstração do Resultado do Exercício, Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido, Demonstração das Origens e Aplicações de Recursos, Notas Explicativas e demais documentos apresentados e, considerando o Parecer da Auditoria Externa sobre as mesmas, são de opinião que as referidas Demonstrações se encontram em perfeita ordem e espelham adequadamente a posição econômico-financeira da RFFSA, em 31 de dezembro de 1985, e o resultado das operações realizadas no exercício, recomendando-as à aprovação dos Senhores Acionistas.

Rio de Janeiro, 02 de abril de 1986.

GERALDO JOSÉ DE OLIVEIRA
Presidente
CPF. 011.711.007-87

HELENA ZUMA E MAIA
Conselheiro
CPF. 258.223.067-72

CINCINATO RODRIGUES DE CAMPOS
Conselheiro
CPF. 009.800.990-72

RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

O Conselho de Administração da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima em reunião realizada em 09 de abril de 1986, usando das atribuições que lhe confere o artigo 23 do Estatuto Social, aprovado pela Assembléia Geral Extraordinária de 14 de fevereiro de 1978 e homologado pela Portaria Ministerial nº 299, de 02 de maio de 1978

R E S O L V E :

Manifestar-se pela aprovação do Relatório da Administração e Demonstrações Financeiras da REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A - RFFSA, relativos ao exercício de 1.985.

OSIRIS STENGHEL GUIMARÃES
Presidente

IMPRESSO NA RFFSA/MGRF
PRF/04-1200-07/1986